
Skrift nr 8
Göteborg 1985

Risikofördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner

En sammanfattning

Mats Tullberg

*Diss. Lund.
1985*



Göteborgs Universitet

RÄTTSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONENS SKRIFTSERIE

Risikfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner

En sammanfattning

Mats Tullberg

AKADEMISK AVHANDLING

som för avläggande av juris doktorsexamen vid
Juridiska fakulteten vid universitetet i Lund kommer
att offentligen försvaras i Carolinasalen
fredagen den 25 oktober 1985 kl. 10.15.

Organisation LUND UNIVERSITY Juridiska institutionen Box 1165 221 05 Lund	Document name DOCTORAL DISSERTATION Date of issue October 2, 1985 CODEN: LUJUDV/JUCI-1001/
Author(s) Mats Tullberg	Sponsoring organisation
Title and subtitle Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. En sammanfattning. Risk allocation and protection by insurance in maritime collision cases. A summary.	
Abstract The shipowner's most important marine insurances, hull and P & I insurance, are supposed to give him a protection against damages that his ship may sustain as well as against claims resulting from the management of the ship. The fact that the shipowner has two insurances, both covering his collision liability, was a major reason for my interest in finding out the history behind today's system as well as studying how it functions in more detail. The questions I tried to find an answer to were the following: - Why is the insurance cover for the shipowner's collision liability divided into two insurances usually managed by two different insurers? - Where is the borderline drawn between the two insurances? - Is the present system satisfactory from the view of those who might suffer injuries or damages from a collision? The main results from the study are that the previous system was formed in England in the middle of the 19th century and has changed only slightly since. The borderline between the two insurances is difficult to draw and is resulting in a lot of legal disputes in Scandinavian countries. Those who have the weakest protection against maritime collisions are passengers on board the ship and third party outside the colliding ships.	
Key words Insurance, marine insurance, allocation of risks, maritime collision, hull insurance, P & I insurance.	
Classification system and/or index terms (if any)	
Supplementary bibliographical information	Language Swedish (English summary)
ISSN and key title 0281 - 6660 Rättsvetenskapliga institutionens skriftserie, Göteborgs universitet	ISBN 91-7816-007-03
Recipient's notes	Number of pages c. 200 Security classification

Distribution by (name and address)

Rättsvetenskapliga institutionen, Vasagatan 3, 411 24 Göteborg

I, the undersigned, being the copyright owner of the abstract of the above-mentioned dissertation, hereby grant to all reference sources permission to publish and disseminate the abstract of the above-mentioned dissertation.

Signature

Date

1985.09.24

Skrift nr 8

Göteborg 1985

RisKFördelning och försäkringsskydd
vid fartygskollisioner

En sammanfattning

Mats Tullberg

Göteborgs universitet

RÄTTSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONENS SKRIFTSERIE

ISBN 91-7816-007-03

ISSN 0281-6660

Printed in Sweden

Kompendietryckeriet-Kållerød

1985

Innehållsförteckning

Förord

Risikfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner.
En sammanfattning.

Fartygskollisioner och risikfördelning i historisk belysning.
Ur Nordisk Försäkringstidskrift 1983 s. 254.

Fördelningen av redarens kollisionansvar mellan Kasko- och
P & I-försäkring. Marius nr 92, Oslo 1984.

Risikfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner.
Sjörättsföreningen i Göteborg skrifter nr 65, Klippan 1984.

Summary

Förord

Denna bok har tillkommit successivt under en lång tidsperiod. Mitt engagemang i undervisning och institutionsadministration har medfört att forskningsarbetet fått en intermittent karaktär. Det har därför varit naturligt för mig att publicera undersökningsresultaten efter hand och därigenom åstadkomma en sammanläggningsavhandling.

Under arbetets gång har min handledare professor Kurt Grönfors hela tiden funnits till hands och varje gång varit lika positiv när jag lämnat ett material för läsning. Professor Jan Sandström har med sin ibland tillintetgörande kritik fått mig att göra nyttiga revideringar. Universitetslektor Gunnar Flodhammar har stött mig när jag tvekat om mitt arbete någonsin skulle komma att resultera i en avhandling. Förste amanuensis Hans Jacob Bull gav mig först idén att publicera undersökningen som en sammanläggningsavhandling. Förre dispasschören Kaj Pineus har försett mina manuskript med massor av glossor av typen "så brukar man inte göra" eller "så är det väl inte". Universitetslektor Carl Henrik Nordell har läst korrektur och rättat mina meningsbyggnadsfel. Förra institutionssekreteraren Karin Enhörning och institutionssekreterare Eva Gunne hjälpte mig inledningsvis med utskrift av manuskript. Under senare år har min allttiallo, institutionssekreterare Kätty Dunsjö, skött också den sysslan med den äran. Mina övriga kollegor vid Rättsvetenskapliga institutionen har tålmodigt läst mina doktorandseminarieinledningar och givit mig värdefulla synpunkter.

Till er alla som på olika sätt bidragit till tillkomsten av denna avhandling vill jag härmed uttrycka mitt tack.

Göteborg den 30 augusti 1985

Mats Tullberg



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546224_0009

Riskfördelning och försäkringsskydd

vid

fartygskollisioner

En sammanfattning

Innehållsförteckning

sid

1. Inledning	3
2. Metodfrågor	5
2.1 Presentation av använt material	5
2.2 Tolkningsprinciper	9
2.3 Undersökningsmetod och disposition	10
3. Slutsatser av tidigare rapporter	12
3.1 Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning. NFT 1983 s. 254.	12
3.2 Fördelningen av redarens kollisionansvar mellan kasko- och P & I-försäkring. Marius nr 92. Oslo 1984.	13
3.3 Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. En ersättningsrättslig studie. Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter nr 65. Klippan 1984.	15
4. Några avslutande reflexioner	18

1. Inledning

Redarens två viktigaste försäkringar, kasko- och P & I försäkring, skall ge honom ett riskskydd mot skador som kan drabba hans fartyg och skadeståndsansvar som kan åläggas honom i samband med fartygsdriften. Inom andra försäkringsgrenar ges detta riskskydd oftast i en paketförsäkring som omfattar både sakskador och skadeståndsansvar. Inom sjöförsäkringen har man emellertid valt att behålla uppdelningen mellan två separata försäkringar. En uppdelning som har lång tradition bakom sig.

Kaskoförsäkringen är, som namnet antyder (kasko= skrov), en sakförsäkring som täcker skador på fartyget. Kaskoförsäkringen är dessutom en ansvarsförsäkring som delvis täcker det skadeståndsansvar redaren kan ådra sig i samband med en fartygskollision. P & I (protection and indemnity)-försäkringen är en ren ansvarsförsäkring.

Det förhållandet att redaren har två försäkringar som båda täcker hans kollisionsansvar var den omständighet som fick mig intresserad av att undersöka hur detta kom sig. De frågor jag ställde mig och sökte ett svar på var följande:

- Varför är försäkringsskyddet för redarens kollisionsansvar uppdelat på två försäkringar och oftast två olika försäkringsgivare?
- Var går gränslinjen mellan de båda försäkringarna?
- Fungerar det nuvarande systemet ur en ersättningsrättslig synvinkel eller står någon skadelidande utan skydd efter en fartygskollision?

Jag närde också en stilla förhoppning om att med min undersökning kunna påverka systemet, om det skulle visa sig olämpligt att kollisionsansvaret var fördelat mellan två försäkringar.

För att få svar på mina frågor har jag genomfört tre undersökningar som har publicerats separat. Syftet med denna uppsats är att kort sammanfatta resultaten av dessa undersökningar. Dessutom redovisas sådana metodfrågor och slutsatser som inte på ett naturligt sätt kunnat infogas i de enskilda undersökningarna. Avsikten är också att denna framställning skall kunna tjäna syftet att utgöra en sådan sammanfattning som högskoleförordning föreskriver för en sammanläggningsavhandling.

Uppsatsens karaktär av sammanfattning medför att vissa begrepp och förkortningar inte förklaras här, då dessa behandlats i de olika undersökningarna. Jag får därför hänvisa läsaren till förkortningslista och innehållsförteckning i respektive undersökning.

2. Metodfrågor

2.1 Presentation av använt material

För att genomföra den historiska delen av undersökningen har jag använt mig av sedvanligt juridiskt källmaterial. Dessutom har jag hämtat material från ämnesområdena historia och ekonomisk historia. Anledningen till detta är att jag velat öka förståelsen för rättsreglerna genom att placera in dem i deras samtida samhälle. Det är enligt min mening svårt att förstå varför en regel om kolli-sioner mellan fartyg blev utformad på ett visst sätt utan någon kunskap om hur sjöfarten gick till under den aktuella tidsepoken.

De mera rättsdogmatiskt inriktade delarna av undersökningen, vilka tar sikte på att utröna vad som är gällande rätt i en speciell fråga, kräver analys av de relevanta rättskällorna. Inom sjöförsäkringsforskning måste man därvid söka ledning i ett källmaterial som inte helt överensstämmer med vad man i dagligt tal benämner rättskällor. Det kan därför vara adekvat att använda Björn Lindqvists benämning informationskällor för att markera avvikelserna.¹⁾

Genom att försäkringsavtalslagen (FAL) är både föråldrad och ofullständig blir de centrala informationskällorna istället försäkringsvillkoren och sjöförsäkringsplanerna med sina kommentarer. För att utröna vad som är gällande rätt när det gäller svensk kaskoförsäkring utgör den norska sjöförsäkringsplan (NRPL) en viktig informationskälla. Anledningen är att NRPL är resultatet av en synnerligen genomgripande och väldokumenterad revision av den tidigare norska planen och utförliga motiv finns publicerade. Enligt min mening kan dessa motiv kvalitetsmäs-

1) Lindquist, Försäkringsärsättning vid skada på sjötransporterade varor s. 27 ff.

sigt väl mäta sig med lagförarbeten. Dessutom baserar sig Allmänna Svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976 (AV) till mycket stor del på NRPL.¹⁾ AV är de mest använda försäkringsvillkoren för försäkring av oceangående fartyg i Sverige.

Det förekommer relativt ofta att svenska domstolar och att den svenske dispasschören åberopar norska och ibland danska avgöranden i sina domskäl. Det finns inom sjöförsäkringen flera anledningar till att tillmäta det nordiska domsmaterialet betydelse för att utröna det svenska rättsläget. Framförallt beror detta på att vi har en samnordisk försäkringsavtalslag. Tidigare har nämnts att de svenska kaskoförsäkringsvillkoren grundar sig på sin norska motsvarighet. Vi har en nordisk domsamling, Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, som gör det nordiska rättsfallsmaterialet lättillgängligt. Det finns också ett samnordiskt forsknings- och utbildningsinstitut, Nordisk Institutt for Sjørett i Oslo, som bl.a. anordnar nordiska domarseminarier kring aktuella sjörätts- och sjöförsäkringsmål. Allt detta gör att det i kunskapsmassan hos svenska sjöförsäkringsjurister och domare finns en beredskap för att använda nordiskt rättsfallsmaterial. Dessa omständigheter gör att man kan lägga större vikt vid rättsfall från de övriga nordiska länderna än man normalt gör inom andra rättsdiscipliner.

Även på en annan punkt avviker behandlingen av rättspraxis inom sjöförsäkringsrätten från den rättsdogmatiske tolkningsläran. Det finns en benägenhet att inte endast utnyttja avgöranden från de högsta domstolarna såsom åberopbar rättspraxis utan att även åberopa underdomar, dispasscher och skiljedomar. Även här har säkert Nordiske domme, genom att på ett föredömligt sätt publicera även sådana avgöranden, påverkat användningen av rättspraxis som informationskälla.

1) Se Lindfeldt s 9 f samt Tullberg, Något om tolkning s. 19.

Slutligen kan man som svensk forskare ha anledning att uttrycka sin glädje över att det norska rättsfallsmaterialet är både tillgängligt och tillåtet att använda då det har en så mycket större volym än motsvarande svenska. Varför det förhåller sig på det viset kan man bara spekulera över. Kanske kan man i likhet med Jan Hellner finna anledningen i att norrmännen är mera processbenägna än sina svenska kollegor. ¹⁾

Betydelsen av de publicerade kommentarerna till försäkringsvillkor och sjöförsäkringsplaner, som informationskälla, bör också kommenteras. I motiven till NRPL tas frågan om motivens betydelse för tolkningen av själva villkoren upp till behandling. Några ledamöter i villkorskommittén hade föreslagit att man i villkoren skulle införa en direkt hänvisning till motiven. Någon sådan hänvisning ansågs emellertid inte behövlig, då motiven skulle komma att användas i alla fall. ²⁾

Ur svensk rättspraxis kan utläsas samma standpunkt. De publicerade kommentarerna används som ett viktigt tolkningsdatum. Samtidigt måste dock påpekas att motiven trots sin utförliga utformning är sekundära i förhållande till villkorstexten. En reglering, som finns fastslagen i motiven utan något stöd i själva villkoren får ingen självständig betydelse. ³⁾ Ett särfall erbjuder den

1) Den svenska sjöförsäkringsplanen av 1964. Tfr 1966 s 97.

2) Motiven till NRPL s 3.

3) I den norska domen ND 1923 s. 65 rörde det sig om en regel i motiven som gjorde det möjligt för försäkringsgivaren att utropa fartyget på auktion efter en kondemnation för att kontrollera det på fartyget åsatta försäkringsvärdet. I domen lämnas motiven till dåvarande 1907 års plan utan avseende med motiveringen "...hvad planens motiver herom uttaler, ikke kan komme i betraktning likeover for planens egne ord, som intet indeholder des angaaende".

opublicerade kommentaren till den svenska sjöförsäkringsplanen (SPL). Ur ett antal dispascher framgår att denna används som tolkningsdatum. Det är t.o.m. så att förarbetygen till SPL i form av remisser från sjöförsäkringsbolagen kan utgöra ett relevant material vid avgörandet av dispascher. ¹⁾

Det material som åberopas av parterna och som ligger till grund för avgöranden i sjöförsäkringstvister hänförs sig nästan uteslutande till sjöförsäkringsområdet. Det är mycket sällsynt att material från närliggande försäkringstyper får någon betydelse. Likaså faller man mycket sällan tillbaka på allmänna obligationsrättsliga principer i argumenteringen. ²⁾ Ett undantag utgöres naturligtvis av sjörättens ansvarsregler som direkt påverkar ansvarsförsäkringens innehåll. Dessa överväganden präglar också de avgivna dispascherna. ³⁾

Varför situationen är den beskrivna kan man spekulera över. Min uppfattning är att det inte finns något intresse för parterna i en tvist att föra in ett stort bakgrundsmaterial. Ett sådant förfarande skulle bara bli onödigt tidskrävande och kostsamt, något som parterna inte känner sig betjänta av.

Ytterligare en omständighet kan spela in här. Den rättsliga regleringen av den situation som parterna tvistar om kan relativt lätt förändras. Regleringen utgöres av

1) Se dispaschen mellan Bohusassuransens Sjöförsäkringsförening ömsesidig i Uddevalla mot Firma Andersson o Co "Rånnum" given i Göteborg 1977-02-22.

2) Se Tullberg, anm. av Kaj Pineus, Assuradören hos dispaschören SvJT 1979 s. 697.

3) Ett urval av partikulärdispascher utgivna i Göteborg under perioden 1940-1975 finns publicerade hos Pineus, Assuradören hos dispaschören.

försäkringsvillkor. Dessa kan ändras med enkla medel, enkla åtminstone i förhållande till vad som gäller för en ändring av lagtext.¹⁾ En långt driven analys som i sig är mycket tidskrävande kan alltså lätt bli obsolet. En omständighet som inte stimulerar vare sig för domaren eller rättsvetenskapsmannen till att göra breda jämförelser med andra rättsområden.

2.2 Tolkningsprinciper

För att kunna utröna vad som är gällande rätt på ett visst område krävs att författaren eller domaren genom en juridisk tolkning beaktar olika delar av ett relevant material och anpassar dessa till varandra. Tolkningen kommer att påverkas av materialet och dess karaktär, men också av partsrelationen i den mån den aktuella rättsregeln har till syfte att lösa en konflikt.

Jag har redan i det föregående avsnittet redogjort för de informationskällor som kan bli aktuella att använda vid tolkningen. Eftersom den centrala informationskällan är försäkringsvillkor och dess kommentarer och inte lagtext kommer de tolkningsregler som gäller för standardkontrakt att få betydelse. Jag har i annat sammanhang beskrivit tolkningen av sjöförsäkringsvillkor varför det inte är motiverat med en fördjupning i denna fråga här.²⁾ Det kan emellertid vara på sin plats att jag redovisar min uppfattning att oklarhetsregeln inte kan tillämpas vare sig på AV, NRPL eller DSK då dessa villkor får betraktas som agreed documents.³⁾ Däremot kan oklarhetsregeln tillämpas på SPL som har utformats ensidigt av försäkringsbranschen.

-
- 1) Så skedde t.ex. med AV § 22 efter de bägge domarna NJA 1975 s. 733 (Blue Bird) och "Amie" den 24 juni 1974 (HovRVSv) se Pineus, Assuradören s. 240 ff.
 - 2) Kurs i transportförsäkringsrätt, Sthlm 1977 s. 16ff.
 - 3) Oklarhetsregeln innebär att oklarheter i ett standardkontrakt som dikterats av ena parten, tolkas till hans nackdel.

Partsrelationen kan ibland påverka tolkningen, nämligen vid de tillfällen då den ena parten är betydligt starkare än den andra. Sådana exempel kan man finna t.ex. inom områden där avtal sluts mellan en näringsidkare och en konsument.

I den föreliggande undersökningen är parterna som regel två olika försäkringsbolag. Tvistefrågan avser vilken av de två försäkringarna, kaskoförsäkringen eller P & I-försäkringen, som skall reglera den uppkomna skadan. Det finns därför ingen anledning att tolkningsvägen favorisera någon av parterna på grund av dennes underlägsna ställning.

Ett undantag utgör förhållandet inom båtförsäkringen där ståndpunkten till frågan huruvida en kollision inträffat eller ej, får betydelse för om ett försäkringsskydd finns eller om försäkringstagaren får bära den uppkomna skadan själv. Här kan konsumentaspekter komma att påverka tolkningen av de aktuella villkoren.

2.3 Undersökningsmetod och disposition

Det finns olika metoder för att genomföra en undersökning. Jag har valt att genomföra tre olika delundersökningar för att söka svaren på de frågor undersökningen har till syfte att besvara. Denna uppdelning är motiverad av att de uppställda frågorna lämpligen besvaras genom undersökningar som genomförts enligt delvis olika metoder.

För att utröna varför försäkringsskyddet för redarens kollisionsansvar är uppdelat mellan två försäkringar och två försäkringsgivare har jag företagit en historisk undersökning för att därigenom få en bild av hur det nuvarande försäkringssystemet vuxit fram. Jag har därvid tillämpat en samhällsvetenskaplig metod som brukar benämnas hermeneutik. Den innebär att man sätter den un-

dersökta texten i relation till det samtida samhället eller samhällssystemet vid tolkningen av texten.

Undersökningen av hur försäkringsskyddet för redarens kollisionsansvar fördelas mellan kasko- och P & I-försäkringarna förutsätter tillämpningen av en rättsdogmatisk metod för att fastställa gällande rätt med användning av de informationskällor jag angivit ovan samt nordisk doktrin.

För att få svar på frågan om det nuvarande ersättningsystemet leder till att någon skadelidande står utan skydd efter en fartygskollision har jag gjort en undersökning av hur de potentiella skadelidande, som jag benämner kollisionsintressenterna, kan komma att påverkas ekonomiskt av en fartygskollision. Undersökningen är till sin karaktär huvudsakligen rättsdogmatisk men kan också, genom sin inriktning mot det ekonomiska utfallet för den skadelidande, betecknas som en ersättningsrättslig studie. Det karakteristiska för en ersättningsrättslig undersökning är att den har en inriktning mot samspelande ersättningsformer.

3. Slutsatser av tidigare publicerade delrapporter

3.1 Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning. NFT 1983 s. 254.

I denna delundersökning görs en historisk återblick på hur reglerna om fartygskollisioner och hur redarens metoder för att skydda sig mot kollisionssrisken har förändrats under perioden 300 f.Kr - 1910.

Undersökningen visar att uppdelningen av redarens risk-skydd mellan två olika försäkringar uppkom under mitten av 1800-talet genom den först i England införda P & I-försäkringen. Dessförinnan hade redaren endast haft en försäkring som täckte både sakskador på fartyget och skadeståndsansvar för kollisionsskador.

P & I-försäkringen kom till för att täcka ett utvidgat ansvar för personskador och lastskador vilket ålagts redaren genom lagstiftning. Det kollisionsansvar som redan låg på kaskoförsäkringen stannade kvar där och påverkades inte i sin utformning av att en särskild ansvarsförsäkring tillskapades.

Den engelska kaskoförsäkringen täckte emellertid genom Running down clause (RDC) endast 3/4-delar av kollisionsansvaret. Det återstående fjärdedelen tog P & I-försäkringen hand om. I Sverige var förhållandet på den punkten något annorlunda genom att den svenska kaskoförsäkringen täckte hela kollisionsansvaret.

Motivet för den engelska kaskoförsäkringens begränsning låg säkert ursprungligen i ett självrisktänkande där redaren genom att behålla 1/4 av risken skulle tvingas iakttaga särskild försiktighet för att undvika sammanstötningar.

Den skandinaviska P & I-försäkringen fick ett annorlunda innehåll än dess engelska motsvarighet genom att den inte behövde täcka den återstående fjärdedelen av kollisionsansvaret, då denna redan omfattades av kaskoförsäkringen. Den fick därför sin huvudsakliga funktion i täckandet av personskadekrav och lastskadekrav. Subsidiärt täcktes även kollisionsansvaret om det inte var täckt av kaskoförsäkringen.

3.2 Fördelningen av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P & I-försäkring. Marius nr 92, Oslo 1984.

Denna delrapport utgör en undersökning av hur kaskoförsäkringens kollisionsansvar är utformat. Gränserna för kaskoförsäkringen är nämligen fundamentala för frågan om var gränslinjen går mellan kasko- och P & I-försäkringen, då kopplingen mellan de två försäkringarna är konstruerade så att P & I-försäkringen är sekundär till kaskoförsäkringen och tar vid där kaskoförsäkringen slutar. Av undersökningen framgår att kaskoförsäkringens skydd avseende redarens kollisionsansvar innehåller ett flertal begränsningar. Kaskoförsäkringen ersätter aldrig personskador eller ansvar för skador som förorsakats av utströmmande olja. Inte heller ersätts tredjemansskador som förorsakats av användning av ankare eller lastnings- och lossningsanordningar eller genom kollisioner som inträffat i samband med bogsering. Kaskoförsäkringen har också en beloppsgräns för kollisionsansvaret. Denna beloppsgräns är olika beroende på vilka försäkringsvillkor som är tillämpliga.

Trots ett undantag i kaskovillkor kan en uppkommen skada

falla under kaskoförsäkringen, nämligen om den kan rubriceras som en räddningsåtgärd gjord för att undvika skador på fartyget. Detta kan ibland bli aktuellt i samband med ankarskador eller skador till följd av bogsering. Ibland kan ett kollisionsansvar utvidgas genom en kontraktuell förpliktelse. Här ställer sig villkoren olika till att täcka det utvidgade ansvaret. Vanligtvis täcks det om kontraktsbestämmelserna är sedvanliga men vissa villkor förutsätter att ansvaret skall vila på rent utomkontraktuell grund för att de uppkomna skadorna skall ersättas.

De nordiska försäkringsvillkoren med undantag för SPL förutsätter att en sammanstötning med ett annat fartyg eller ett annat föremål skall ha inträffat för att ersättning under kollisionsansvaret skall utgå. SPL täcker emellertid även skador till följd av felaktig manövrering, utan att någon direkt kontakt förekommit. De engelska villkoren täcker däremot endast skador inträffade vid en kollision mellan ett fartyg och ett annat fartyg.

Undersökningen visar att det ofta är svårt att fastställa var kaskoförsäkringen slutar och P & I-försäkringen tar vid. Trots att författarna till den tongivande NRPL avsiktligt dragit gränsen så att subtila gränsdragningar skulle undvikas, visar undersökningen att man ofta hamnar i onödigt nyanserade bedömningar.

I undersökningen finns ett flertal exempel på gränsdragningar som verkar så subtila att de ibland framstår som på gränsen till det löjliga. Detta blir speciellt påtagligt om man beaktar att tvisten bara avser vilken av två försäkringar som skall erlagga den aktuella försäkringsersättningen.

I de nya tyska kaskoförsäkringsvillkoren (DTV-Kaskoklausulen 1978) har man valt att dra gränsen mellan kasko- och P & I- försäkringen på ett annat sätt. Här har man samlat hela det tredjemansansvar som föranletts av fartygets rörelse och därmed sammanhängande navigeringsåtgärder hos kaskoförsäkringen. Därigenom kringgår man de flesta av de gränsdragningsproblem som blir aktuella hos oss. Frågan är då om man inte istället får andra gränsdragningsproblem som blir minst lika detaljerade med den tyska gränsdragningen. För en fortsatt diskussion om en lämplig gränsdragningsvare därför en undersökning av hur de tyska villkoren fungerar i praktiken av stort värde.

3.3 Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. En ersättningsrättslig studie. Sjörättsföreningen i Göteborg skrifter nr 65. Klippan 1984.

Denna undersökning utreder om det ersättningssystem, som har till syfte att skydda en skadelidande mot de ekonomiska följderna av en fartygskollision, är så komplicerat att någon skadelidande står utan ett tillräckligt försäkringsskydd.

De presumtiva skadelidande som undersökningen omfattar är redaren, kreditgivaren, lastägaren, passageraren, besättningen och skadelidande utanför det påseglade fartyget.

Undersökningen visar att redaren har ett fullgott riskskydd mot fartygskollisioner, om han tecknat en kaskoförsäkring och en till denna anpassad P & I-försäkring samt en tidsförlustförsäkring.

Även kreditgivaren har ett relativt gott skydd mot att hans säkerhet i form av fartygshypotek skall minska i värde till följd av en fartygskollision under förutsätt-

ning att redaren tecknat adekvata kasko- och P & I-försäkringar. Genom att kreditgivaren både har surrogationsrätt till en utfallande försäkringsersättning och är medförsäkrad i försäkringsavtalet kan kreditgivaren dra nytta av redarens försäkringar. Då emellertid kaskoförsäkringsvillkoren inte tillåter en medförsäkring av panthavaren, som ger denne bättre rätt än försäkringstagaren, kan kreditgivaren drabbas av att försäkringstagaren inte betalat premien eller gjort sig skyldig till något brott mot försäkringsavtalets biförpliktelser. Genom att begära en ansvarsförbindelse från försäkringsgivaren och eventuellt också teckna en kreditgivarintresseförsäkring kan kreditgivaren skydda sig mot den subjektiva risken.

Den lastägare som tecknat en varuförsäkring av standardmodell har också ett fullgott skydd vid fartygskollisioner.

För passageraren är situationen sämre, åtminstone i de fall resan inte företas i tjänsten. En passagerare som erhåller en allvarlig personskada i samband med en fartygssammanstötning, kommer att erhålla en begränsad ersättning i förhållande till om skadan inträffat vid resa med något annat transportmedel, bortsett från flyg. Detta kan också bli fallet om passageraren har värdefullt resgods med på resan och detta inte försäkrats genom tecknandet av en reseförsäkring. Passagerare med bil som skadas måste ha bilen kaskoförsäkrad om den har ett värde som överstiger en genomsnittsbil, för att få ett fullgott skydd.

Besättningsmannen har genom reglerna i sjömanslagen, kollektivavtalet och TFA ett skydd mot arbetsskador, såsom t.ex. skador till följd av en fartygskollision, som är förmånligare än vad som gäller för andra arbetstagare och hans skydd får därför också anses vara tillfyllest.

Skadelidande utanför det påseglade fartyget kan drabbas av att få sitt ersättningskrav gentemot rederiet begränsat enligt reglerna om globalbegränsningen. Globalbegränsningen blir aktuell att tillämpa endast vid mycket omfattande skador. I den mån den skadade egendomen tillhör staten är den oförsäkrad men detta gäller även t.ex. hamnanläggningar som ägs av kommuner eller fristående bolag. I dessa situationer kommer alltså den skadelidande själv att få bära en del av den uppkomna ekonomiska förlusten, såvida inte händelsen anses vara av sådan katastrofkaraktär att staten griper in och håller den skadelidande skadelös.

4. Några avslutande reflexioner

Av den första delundersökningen framgår att den fördelning av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P & I- försäkringen som tillämpas idag tillskapades under mitten av 1800-talet. Vilken kan då anledningen vara till att denna riskfördelningsmodell bibehållits under så lång tid?

I sådana här sammanhang har man ofta anledning att hänvisa till engelsmännens traditionsbundenhet och obenägenhet att vidtaga förändringar, men här finner vi säkert inte hela förklaringen. En stark bidragande orsak till att någon strukturellt mera genomgripande revision av redarens försäkringsskydd inte företagits under de senaste ca 100 åren går säkert att härleda till skillnader i organisationsformerna för kasko- och P & I- försäkringen. Kaskoförsäkringen tecknas av en mängd olika försäkringsgivare. De flesta av dessa utgörs av självständiga bolag eller syndikat med utdelningsansvar för sina delägare eller kapitalplacerare. P & I försäkring meddelas nästan uteslutande av klubbar, en form av ömsesidiga försäkringsföreningar.

Valet av föreningen som associationsform för meddelande av ansvarsförsäkring stämmer väl med 1800-talets kritiska hållning till ansvarsförsäkringar. Genom föreningsformen kunde skadeståndets preventiva funktion upprätthållas av kollegerna i klubben istället för genom hotet om skyldighet att utbetala ett skadestånd. Ett exempel på denna attityd är den i England tillämpade 3/4 täckningen av kollisionsansvaret under RDC klausulen. Genom att redaren själv skulle stå risken för 1/4 ansågs detta mana honom till större försiktighet vid framförandet av fartyget.¹⁾

1) Tempelman s. 416

Den utveckling av kasko- och P & I-försäkringen som förekommit under de senaste hundra åren har skett genom smärre successiva förändringar. Förändringarna har framförallt skett inom respektive försäkringstyp. Fördelningen av nyuppkomna skyddsbehov har inte följt några enhetliga linjer. Något som visar sig genom att en täckt risk placerats under kaskoförsäkringen i ett land medan den hamnat på P & I-försäkringen i ett annat land. Ofta är det säkert historiska tillfälligheter som påverkat fördelningen av riskerna mellan de två försäkringsgivarna, men även andra aspekter såsom det aktuella styrkeförhållandet mellan kaskoassuradörerna och P & I-klubbarna kan ha inverkat.

Fördelningen av kollisionsansvaret mellan kasko och P & I var föremål för grundliga överväganden inom den kommitté som tillskapade NRPL.¹⁾ Det tyngsta motivet för att behålla den traditionella regleringen fann den norska kommittén i den omständigheten att en sådan ansvarsfördelning är internationellt fast förankrad. En isolerad norsk reform kunde därför inte komma ifråga. En praktisk fördel med det nuvarande systemet fann också kommittén. Vid kollisioner uppkommer normalt skador för bägge inblandade parter. Är det då också så att det föreligger skuld hos bägge parter kommer det försäkrade fartygets redare att erhålla ett krav på motparten för en del av sina skador samtidigt som ett krav riktats mot honom för skadorna på det andra fartyget. Kaskoassuradören kommer att bli inblandad i båda dessa krav dels genom att överta redarens krav mot motparten och dels genom att täcka skadorna på det egna försäkrade fartyget. Vid en process mot det andra fartyget kommer normalt kaskoassuradören att vara den som har det största kravet. Genom att föra in kollisionsansvaret under

1) Motiven s. 158.

en enda försäkringsgivare undviker man därigenom ett dubbelarbete.

Den norska kommittén anför alltså två olika motiv för ett bibehållande av den nuvarande ordningen: den fasta internationella praxis som råder på området och de praktiska fördelar en sådan ordning medför.

När det gäller det första motivet har den här undersökningen visat att det föreligger en stor enighet om huvudragen i riskfördelningen mellan kasko- och P & I-försäkringen. Samtidigt är skillnaderna stora när man studerar enskildheterna i villkoren. Undersökningen visar också att man i Tyskland valt att göra ett större avsteg från de engelska villkoren än som blev fallet med NRPL. Mellan DTV 1978 och NRPL 1964 ligger också en tidsperiod på 14 år och dessutom de diskussioner som förts inom UNCTAD.

England har å andra sidan närmat sig NRPL genom att i sina nya villkor dels erbjuda en möjlighet att täcka hela kollisionsansvaret och att även täcka kollisioner med andra föremål än fartyg. En enorm förändring i sig som säkert inte kommit till stånd utan det latent hot som arbetet med sjöförsäkring inom UNCTAD innebar.

Det andra motivet som den norska villkorskommittén anförde var de praktiska fördelarna. Då kaskoförsäkringen ändå alltid blir inblandad i kollisionsfallen skulle det vara lämpligt att även lägga ansvarsdelen på kaskoförsäkringen. Med detta argument borde följden bli att hela kollisionsansvaret lades på kaskoassuradören så långt som möjligt för att inte P&I överhuvudtaget skulle behöva blandas in, såvida inte personskador inträffat. Denna senare lösning valde man emellertid inte utan kaskoförsäkringens kollisionsansvar begränsades på ett sätt som

utretts ovan. Däremot är det den lösning de nya tyska villkoren valt att tillämpa.

Det kan vara intressant att jämföra den praktiska hanteringen av skaderegleringen vid kollisionsskador i England och Skandinavien. Vid ett första påseende verkar den engelska uppdelningen av kollisionsansvaret med 3/4 för kaskoassuradören och 1/4 för P & I klubben leda till dubbelarbete.

Så är emellertid inte fallet. Hela skaderegleringen omhänderhas nämligen av P & I-klubben. Den uppgjorda skaderegleringen skall i och för sig godkännas av de största kaskoförsäkringsgivarna (leading underwriters). Motiven för denna arbetsfördelning är helt logisk. P & I klubben är den största försäkringsgivaren ansvarsmässigt när det gäller kollisionsansvaret, då man har tecknat 25 %. De största kaskoförsäkringsgivarna har sällan tecknat över 10 % av risken. Med denna fördelning uppnår man att alla ansvarsskador kommer att omhänderhas av en och samma organisation. I motsats till förhållandena i de skandinaviska länderna är det alltså P & I-klubben som hanterar kollisionsansvaret även om det sedan bekostas av kaskoförsäkringsgivaren.

Detta innebär att de praktiska fördelar som enligt den norska kommitté'n motiverar ett bibehållande av den nuvarande ordningen, inte framstår som särskilt bärkraftiga då man tydligen i England finner det lika praktiskt att P & I-klubben har hand om regleringen av samtliga ansvarskrav.

När jag för ett antal år sedan påbörjade denna undersökning hyste jag en förhoppning om att som ett resultat av undersökningen kunna presentera ett modellförslag till vad som enligt min mening var en strukturellt riktig behandling av kollisionsansvaret. En sådan modell borde

enligt min dåvarande ståndpunkt antingen bestå av en redareförsäkring av paketmodell som gav ett skydd mot både sakskador och skadeståndsansvar eller två separata försäkringar där den ena var en renodlad sakförsäkring och den andra en ansvarsförsäkring. Kollisionsansvaret skulle således enligt den senare modellen överföras till P & I-försäkringen.

Under mitten av 1970-talet började man i USA erbjuda en kombinerad kasko- och P & I-försäkring. Samtidigt tog UNCTAD upp kaskoförsäkringen på sitt program. De första rapporterna därifrån präglades av en frimodig upproriskhet och ett kritiskt förhållningssätt till framförallt den engelska försäkringsmarknaden. Jag hyste därför en förhoppning om att en förändring var på väg.

Under arbetets gång har UNCTADS kritik successivt dämpats och ambitionsnivån sänkts. När sedan Londonmarknaden gav ut i hemlighet reviderade varuförsäkringsvillkor och kaskoförsäkringsvillkor gick luften helt ur UNCTAD. De nya engelska kaskoförsäkringsvillkoren innebär delvis en anpassning i förhållande till de förslag som framlagts inom UNCTAD, utan att för den skull några fundamentala förändringar genomförts. Detta exempel visar på ett utmärkt sätt Londonmarknadens storhet, genom dess förmåga till en gradvis anpassning till tidens krav utan att för den skull påverkas av tillfälliga trender.

Därför är min uppfattning idag att en så genomgripande förändring som det skulle innebära om kollisionsansvaret överfördes från kaskoförsäkringen till P & I-försäkringen eller att kaskoförsäkringsgivarna skulle fusionera med P & I-klubbarna låter vänta på sig. Vi får nog vänta på att det postindustriella samhället med sina förändrade behov av riskskydd och kapitalbindning ställer så starka krav på förändring att de är omöjliga att för-

hindra. Dessförinnan kan man eventuellt göra som Assuransföreningen, som inom samma företag huserar både en kaskoförsäkringsgivare och en P & I-klubb.

Därmed återstår att kommentera den ersättningsrättsliga studien om effekterna av en fartygskollision. Undersökning pekar framförallt på konsekvenserna av redarens ansvarsbegränsning framförallt avseende personskador som drabbar passagerare men även konsekvenserna av globalbegränsningen. När det gäller globalbegränsningen, har denna kritiserats på ett övertygande sätt av Wetterstein¹⁾ och jag kan bara instämma i hans kritik.

Idag är det endast passagerare ombord på fartyg och på flygplan som har ett begränsat skydd mot personskador som inträffar under resan. Undersökningen visar att ansvarsgränserna för dessa transportmedel följs åt. För närvarande pågår remissbehandling av en departementspromemoria som föreslår en höjd ansvarsgräns för flygpassagerare.²⁾ Den nya ansvarsgränsen föreslås emellertid fortfarande ligga under den ersättning som utgår enligt skadeståndsnormerna. I ett av remissvaren på denna promemoria motsätter sig några försäkringsbolag en sådan lösning och föreslår istället att passageraren får möjlighet att teckna en kompletterande olycksfallsförsäkring som täcker mellanskillnaden mellan ansvarsbegränsning och ersättning enligt skadeståndslagen.³⁾

1) Globalbegränsningen av sjörättsligt skadeståndsansvar. En skadeståndsrättslig studie. Åbo 1980.

2) Departementspromemoria 1984 05 18. Dnr 1465/84. Höjning av ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag när det gäller passagerarskador.

3) Återgiviet i FörST. 1984 nr 10 s 10 f.

En sådan försäkring, menar man, skulle vara betydligt bättre ur konsumentsynpunkt än en höjd ansvarsgräns.

Resonemanget är bestickande likt de argument som framförts från varuförsäkringsgivare mot att ta bort redarens ansvarsfriskrivning för nautiskt fel och brand. Enligt min mening kan man svårligen motivera vidmakthållandet av legala ansvarsbegränsningar för vissa transportbranscher med argument som går ut på att stödja den ena eller den andra försäkringsgrenen.

De genomförda undersökningarna har alltså i huvudsak givit följande svar på de inledningsvis ställda frågorna. Försäkringsskyddet för redarens kollisionsansvar är uppdelat mellan kasko- och P & I- försäkring därför att den senare försäkringsformen tillkom för att täcka ett utvidgat redaransvar för last, personskador och del av kollisionsansvaret, vilket inte kunde ingå i kaskoförsäkringen och som lämpligen placerades i en försäkring, som byggde på ömsesidighet.

Gränsen mellan kasko- och P & I-försäkringen avseende kollisionsansvaret är något krokig och svårbestämbar och är placerad olika beroende på vilka försäkringsvillkor som tillämpas. Gränsen föranleder åtskilliga problem vid den praktiska tillämpningen. Problemen är emellertid en intern försäkringsgivarangelägenhet och behöver inte bekymra en redare som kombinerat sin kaskoförsäkring med en adekvat P & I- försäkring. Han har alltid ett försäkringsskydd för sitt kollisionsansvar.

Ersättningssystemet för fartygskollisioner fungerar i stort sett väl, trots att det är komplicerat. De sämst lottade är passagerare och skadelidande utanför det påseglade fartyget. Passagerare ombord på fartyg har detta sämre skydd gemensamt med flygpassagerare. Det borde också kunna gå att ordna en smidigare lösning för kreditgivarna i stil med vad som gäller vid kreditgivning till fastigheter.

NFT 3/1983

Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning

av universitetslektor Mats Tullberg,
Rättsvetenskapliga institutionen, Göteborgs Universitet.

Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning

av universitetslektor Mats Tullberg,
Rättsvetenskapliga institutionen, Göteborgs Universitet.

*"Men, mina herrar! Vi få icke kalla försäkringsinstitutionen en affär! Den är ingen affär; vi äro inga affärsmän, för ingen del i världen! Vi hava sammanskjutit pengar, som vi äro redo att vederstå, icke sant, mina herrar?"*¹

Systemen för riskfördelning mellan de i sjöfarten inblandade intressenterna har förändrats i takt med att riskerna ändrat karaktär. De risker en redare eller kreditgivare utsattes för i samband med en sjötransport mellan Alexandria och Rom år 200 f. Kr var – något som knappast är ägnat att förväna – av väsentligen annan art än de risker som hotar dagens sjöfart. Det är t ex idag synnerligen ovanligt att ha soldater ombord på handelsfartyg för att skydda dessa mot pirater eller krigiska folkstammar, något som var en nödvändighet under romarrikets inledningsskede.²

De rättsregler som finns för sjöfarten måste förstås från synpunkten att de avspeglar det

samhälle där de tillkommit. De förhållanden under vilka sjöfarten bedrevs i Genua på 1200-talet och i Lübeck på 1500-talet är på flera områden väsensskilda, låt vara att även likheter finns.

I denna uppsats avser jag att med bred pensel och svepande handrörelser beskriva den historiska förändringen av riskplaceringen för skador i samband med fartygskollisioner. Framställningen är framförallt inriktad mot att följa hur olika kollisionsintressenter har behandlats i sjörättsliga regelsamlingar.³ Förutom dessa intressenter är det i vissa situationer motiverat att särskilja befälhavaren, vars funktioner har skiftat under olika epoker. Han har varit medintressent och delägare i fartyget eller den enskilda resan, han har haft funktionen som redarens befullmäktigade representant och han har varit anställd, men med vissa utökade befogenheter.⁴



Mats Tullberg

¹Ordföranden i direktionen för Sjöförsäkringsaktiebolaget Triton, f d lantmarskalken, friherren, en av de aderton i Svenska Akademien, excellensen och kommandören av Kungl. Maj:ts orden m m. Ur Strindbergs roman Röda rummet.

²Lindsay, History of Merchant Shipping and Ancient Commerce, vol. 1, s. 186. Jfr. dock hotet från pirater på vissa platser än idag.

³De regelsamlingar som kommer att behandlas är; Lex Rhodia de jactu, Roles d'Oleron, Consolato del mare, Visby sjölag, 1667 års sjölag, Försäkrings- och haveristadgan 1750 samt de svenska sjölagarna från 1864 och 1891.

⁴Se t ex Platon, s. 56 ff., Kleustad, s. 1 ff.

Den tidsperiod som beskrivs sträcker sig från ca 300 f. Kr fram till början av 1900-talet. De olika sjörättsliga regelsystemen har fått utgöra replikpunkter – med början i den rhodiska sjölagen (*Lex Rhodia de jactu*).⁵

Lex Rhodia de jactu, ca 300 f. Kr.

Rhodos hade ett strategiskt läge i Medelhavet för handeln mellan egyptier, fenicier, greker och romare. Rhodiensarna har rykte om sig att ha fungerat som polis på sjön och lär ha rensat östra Medelhavet från pirater.⁶ I kriget mellan fenicierna och romarna ställde sig rhodiensarna på feniciernas sida. Resultatet blev att romarna belägrade Rhodos och intog ön år 304 f. Kr. Med hjälp av romarnas efterlämnade belägringsmaskiner uppfördes den enorma staty som är känd under beteckningen kolossen på Rhodos, ett av världens sju underverk. Statyn skall ha föreställt guden Apollon i helfigur med fötterna placerade på pirarnas vid vardera sidan av hamninloppet. Genom en jordbävning år 224 f. Kr raserades statyn.⁷

Den rhodiska sjölagen fick längre livslängd än kolossen, tack vare att romarna helt övertog detta regelsystem.⁸ Dess betydelse framgår exempelvis av ett citat ur en dom i ett sjömål av den romerske kejsaren Marcus Aurelius:

*"Jag är hårskare över världen men den rhodiska lagen är förhärskande, så länge den inte strider mot vår inhemska lag."*⁹

Rhodiensarna var de första som skapade regler om skeppslag, där befälhavare och besättning fick ersättning i form av delaktighet i vinst. Lagen gav också anvisningar om straff för befälhavare och besättning, om de skadade godset eller genom försummelse bidrog till att fartyget sammanstötte med ett annat fartyg.¹⁰

Det gemensamma haveriet är också en skapelse av rhodiensarna. Lagen innehöll även regler om utformningen av olika kontrakt såsom certepartier, konossement och partrederiavtal.

Något försäkringsväsende fanns inte under denna tid. Sjölånet användes för finansiering av nybyggnad eller inköp av fartyg eller för

inköp av last och förnödenheter för att genomföra en resa.¹¹ Det är dock osannolikt att man vid kalkyleringen av "risktillägget" på sjölånet tog någon hänsyn till risken för fartygskollisioner.

Regler om och förekomsten av fartygskollisioner

Reglerna om sammanstötning har en mycket undanskymd plats i *Lex Rhodia de jactu*. De är endast utformade som en straffbestämmelse för den besättningsman som genom försummelse förorsakar en sammanstötning. Hur ersättningen för skadorna på det andra fartyget skulle regleras anges inte.¹²

En naturlig förklaring till detta kan man se i att risken för omfattande kollisionsskador var minimal. Handelsfartygen framdrevs huvudsakligen med hjälp av roddare, även om de också var försedda med segel. Vindarna i dessa farvatten är oregelbundna och stiltjebälten förekommer ofta. Ett fartyg som roddes kunde

⁵Den allra äldsta regleringen av fartygssammanstötningar finns redan i Hammurabis lagbok från ca år 2000 f. Kr. Den lyder i översättning:

"När ett fartyg, som seglar nedför floden, påseglar ett fartyg, som är på väg uppför floden, och seglar detta i sank, så skall ägaren av det sjunkna fartyget under ed uppge allt vad som gått förlorat på hans fartyg, och det nedför strömmen seglande fartyget, vilket seglade på och sänkte det uppför strömmen kommande, skall ersätta ägaren av detta hans fartyg och allt som gått förlorat med detta".

Då denna regel berör flodtransporter har jag valt att inte beröra den närmare. Se utförligare hos Möller, s. 40 f.

⁶Lindsay, vol. 1, s. 181 f.

⁷Lindsay, vol. 1, s. 182.

⁸Justinianus digesterna, bok 14, titel 2 bär namnet "*De lege Rhodia de jactu*".

⁹Lindsay, vol. 1, s. 183 (författarens översättning).

¹⁰Lindsay, vol. 1, s. 183

¹¹Tiberg, *Kreditäkerhet* s. 19, *Sandström* s. 58.

¹²Lindsay, vol. 1, s. 184. Pardessus, vol. 1, s. 209 ff. Den av Pardessus citerade rhodiska lagen är en senare gjord uppteckning, som ibland går under namnet "den oäkta" rhodiska lagen. Se Möller, s. 43 f.

relativt lätt navigeras så att sammanstötningar undveks. Skador kunde framförallt förekomma i samband med hamnanlöp, då farten var låg och skaderisken liten. Kollisionsrisken utgjorde därför inte en av de händelser en redare under antiken hade anledning att oroa sig för.

De skaderisker fartyget var utsatt för var framförallt risken för haverier till följd av hårt väder och grundstötning samt hotet från pirater och krigförande stater eller folk.

Inte heller för besättningen utgjorde en eventuell kollision någon särskilt vanlig anledning till personskador. Andra skadeanledningar var desto hotfullare. Det är anmärkningsvärt att redan den rhodiska sjölagen innehöll regler om ersättning till efterlevande efter besättningsmän som omkommit under sjöresor.¹³

Ytterligare ett tecken på att fartygskollisioner med omfattande skador till följd inte var särskilt frekventa utgör den omständigheten att regler om begränsat skadeståndsansvar för redaren saknas i lagsamlingarna från Rhodos liksom i den romerska rätten.¹⁴ Införandet av begränsat skadeståndsansvar inom sjörätten borde – åtminstone för romarna – inte varit speciellt långsökt. De var genom institutet *noxae datio* vana vid att tillämpa ansvarsbegränsning vid skadestånd.¹⁵ Institutet innebar att den skadeståndsansvarige genom att överlämna det skadeorsakande föremålet till den skadelidande kunde befria sig från ytterligare ansvar. Det skadevållande "föremålet" utgjordes ofta av en slav, som alltså behandlades som ett rättsobjekt.

Roles d'Oleron, ca 1100-talet

Efter det västromerska rikets fall (omkring år 500) och den därpå följande folkvandringstiden minskade näringslivets produktionskraft katastrofalt. Exempel på detta är återgången till naturhushållning och direkt varuutbyte. Därigenom minskade också behovet av pengar som betalningsmedel.¹⁶

Under tio- och elvahundratalet ökade handeln återigen i betydelse. Genom pilgrimsfärder och korståg färdades tiotusentals européer över kontinenten till lands och till sjöss. De behövde förfråd längs färdvägen och handels-

männen såg till att tillfredsställa deras behov. De tidigare lokalt betonade marknaderna övergick till att bli stora mässor, där köpmän från när och fjärran samlades.¹⁷

På Frankrikes västkust blomstrade handeln och därmed sjötransporterna. Det är i denna miljö Roles d'Oleron eller Jugements d'Oleron tillkommer. Denna samling utgör en upp-teckning av sedvaneregler som utbildats av vinodlare i Gascogne-Aquitaniens och skeppare i kusttrakterna – från Loireflodens mynningar nere i Biscayabukten upp till länderna kring Engelska kanalen och Nordsjön.¹⁸ Centra för denna handelsjöfart var städerna Bordeaux och La Rochelle samt den däremellan belägna ön Oleron, som fått ge regelsamlingen sitt namn.

Den exakta tidpunkten för nedtecknandet av dessa regler är omtvistad, liksom deras ursprung. Lindsay hänvisar exempelvis till 1871 års upplaga av "The Black Book of the Admiralty", enligt vilken Englands f d kung Richard I på hemväg från Det Heliga Landet nedtecknade dessa regler, som han sedan lät publicera i Oleron.¹⁹ Denna tillkomsthistoria får nog tillskrivas engelsk 1800-talshybris och saknar täckning i källorna.

Reglerna är avfattade på franska och avslutas nästan samtliga med orden "C'est le jugement en ce cas". Detta kan tyda på att regelsamlingen, vilket några författare också påpekar, utgör en domsamling.²⁰ Roles d'Oleron kom sedermera att utgöra grunden för den engelska sjörätten.²¹

¹³ Lindsay, vol. 1, s. 183.

¹⁴ Se bl a Wetterstein, s. 18 och Klæstad, s. 2.

¹⁵ Klæstad, s. 2 och Grönfors, Trafikskadeansvar s. 17.

¹⁶ Anners, del 1, s. 112.

¹⁷ Huberman, s. 29 ff.

¹⁸ Wetterstein, s. 19, Platou, s. 7, Hambro, s. 2, Grönfors, Trafikskadeansvar s. 11, Hasslöf, s. 77, Möller, s. 46 ff. m fl.

¹⁹ Lindsay, vol. a, s. 379, not 1.

²⁰ Se beträffande lydelsen *Pardessus*, vol. 1, s. 323 ff. Avseende regeltypen se t ex *Pardessus*, s. 283 ff., Wetterstein, s. 19 och Hasslöf, s. 77.

²¹ Mursden, s. 140.

Fraktfarten omfattade till stor del transport av vin. Eftersom vinet transporterades i tunnor av standardiserad storlek (på franska tonne) kom fartygens lastförmåga att uttryckas i tonne.²² Detta uttryck används ännu i dag som mått på fartygs lastkapacitet (bruttoregister-ton).

Att handeln under denna tid var omfattande framgår av staden Bordeaux's tullregister som finns bevarat från 1235. Den mängd gods som registrerades utgjorde i medeltal 82 710 tunnor per år.²³ Men så stod också Bordeaux i mycket intensiv handelskontakt med exempelvis London.²⁴

Annu hade inte några mera sofistikerade metoder för riskspridning sett dagens ljus. Man kan förmoda att sjöfarten drevs i partrederiform av skeppslag.

För finansieringen av sjöhandel och fartyg var det fortfarande sjölånet som kom till användning. Något belägg för att det skedde kom-menda-avtalet tillämpades på franska västkusten under denna tid ger inte Roles d'Oleron.²⁵ Tecken på förekomst av någon form av sjöför-säkring finns inte belagda från denna epok.

Regleringen av fartygskollisioner

Med en så omfattande sjöfart kan man tycka att kollisionens risk skulle ha varit stor. Regler om hur kollisionsskador efter sammanstötningar på öppna havet skulle fördelas saknades emellertid fortfarande. Däremot innehåller Roles d'Olerons artikel 15 en bestämmelse om hur skador på grund av sammanstötningar i en hamn skulle ersättas.

"Om ett fartyg ligger för ankar i en hamn, till vilken med tidvattnet ett annat anländer och stöter mot det första på ett sätt som förorsakar skador, och som, på det ena eller det andra fartyget, förorsakar att vintunnor söndertrycks, skall hela skadan ersättas med hälften av vardera fartyget och dess last, förutsatt att befälhavaren och besättningen som har sammanstött med det andra, svär vid evangeliets helgon att olyckan inträffat utan deras fel eller vilja. Man har fattat detta beslut för att besättningen på ett gammalt fartyg inte skall försöka lägga sig i

*vägen för ett bättre, i hopp om att skadas genom en stöt, utan tvärtom att frukta för att få bära hälften av skadan skall påverka besättningen att göra allt som står i dess makt för att flytta sig ur vägen. C'est le jugement en ce cas".*²⁶

Även om regeln har en kasuistisk utformning har den också till uppgift att utgöra ett rättessnöre för framtiden. Genom att syftet bakom dess tillkomst finns explicit infogat i regeln uppnår man lättare att den också blir tillämpad.

Man kan utan svårighet sluta sig till att bakom denna specialbestämmelse fanns en allmän regel som sade att de skador ett fartyg orsakade skulle ersättas av det skadevällande fartyget och dess last.²⁷ Likaså var tydlig den risken för den här typen av skador ganska stor, förmodligen beroende på det kraftiga tidvatten som förekommer på den aktuella kuststräckan. Något som ju också omnämns i själva paragrafen.

De skador som kunde uppkomma var tydliga så omfattande att en totalförlust av det påseglade fartyget kunde bli följd. Annars hade det inte varit någon idé att försöka sig på det tilltag som regeln avsåg att förhindra.

Befälhavare och besättning

I motsats till vad som var regel under romartiden, då lastägaren själv följde med på resan, representerades denne numera ofta av en superkarg,²⁸ som hade till uppgift att tillvarata

²² Hasslöf, s. 77.

²³ Hasslöf, s. 77.

²⁴ Anners, del I, s. 113.

²⁵ Klæstad anger att denna kontraktsform i och för sig tillkom redan under 1100-talet men först i de västliga delarna av Medelhavet. (s. 3). Om commenda-avtalets innebörd se närmare nedan sid 259–260.

²⁶ Pardessus, vol. 1, s. 334. (författarens översättning), Möller, s. 47 f.

²⁷ En sådan princip skulle stamma överens med den gamla germanska rättsföreställningen att ägaren till en sak ansvarade för den skada saken förorsakade oberoende av vällande. Jfr Möller, s. 47.

²⁸ Lindsay, vol. 1, a, s. 380.

lastägarens intressen. Befälhavaren fick därigenom en mera självständig ställning. Tidigare hade det inte ansetts säkert att överlämna befälet till någon som inte var delägare.²⁹ Nu accepterades detta och åtskilliga regler angav befälhavarens, le patrons, befogenheter och skyldigheter.³⁰

Alla ombord stod under hans befäl. Vid vissa tillfällen var han dock skyldig att konsultera den övriga besättningen. Så t ex var han före avresa skyldig att sammankalla besättningen för att höra dess åsikt om väder- och vindförhållanden.³¹

Befälhavaren hade också det yttersta ansvaret för lasten. Skador på denna på grund av t ex dålig stuvning medförde att befälhavaren blev ersättningsskyldig till lastägaren.³²

Påfallande är den omsorg som visas besättningen. Blev någon av besättningen sjuk och måste lämnas kvar i hamn, skulle en man avdelas för att stanna kvar och hålla honom sällskap.³³ Även kosthållet var reglerat. När vin var måltidsdryck serverades endast ett mål om dagen. Var vatten måltidsdryck blev det däremot två mål mat.³⁴

Å andra sidan hade befälhavaren rätt att hålla inne lönen tills den slutliga destinationshamnen var anläpt. Frakten var lönens moder.³⁵ Besättningen kunde avlönas på tre olika sätt.³⁶ Antingen tog besättningsmännen med sig en viss mängd eget gods, varur de kunde uppbära frakt för egen räkning. Eller också anmälde de till befälhavaren i god tid att de inte avsåg att ta med någon last och blev då avlönade med en viss andel av frakten för det "allmänna" godset. Slutligen kunde de uppbära lön per dag eller vecka.

Consolato del mare, 1300-talet

Under tio-, elva- och tolvhundratalet blomstrade, som tidigare påpekats, handeln och transportnäringen åter i medelhavsländerna. Framförallt var det de omfattande korstågen som påverkade utvecklingen. Pilgrimsfärder av mindre omfattning hade genomförts redan under de tre århundradena dessförinnan. Under tiohundratalet är t ex 117 olika pilgrims-

färder kända.³⁷ De verkligt omfattande kom emellertid senare.

Det fjärde korståget inleddes 1201 och utgick från Venedig. Dogen av Venedig åtog sig att ordna fartyg som kunde transportera 4 500 hästar och 9 000 väpnare. (Dessa fartyg, huissers, hade en lucka i aktern så att hästarna kunde tas ombord). Dessutom tillhandahöll han fartyg för att transportera 4 500 riddare och 20 000 fotsoldater. Slutligen bidrog han på egen bekostnad med 50 beväpnade galärer. I ersättning för allt detta skulle dogen erhålla hälften av det land och de pengar som korsfararna kunde komma att erövrå.³⁸ De fartyg som användes för skeppningarna var av olika typer. De största kunde ta mellan ett och två tusen passagerare.³⁹ Fortfarande utnyttjades i stor utsträckning galärslavar för framdrivning av fartygen.⁴⁰

Korsfararnas avfärd från hamnen utgjorde ett pampigt skådespel som lockade stadens borgare till åskådarplatserna längs kajerna. Förekomsten av galärslavar störde dock bilden. Lindsay har uttryckt det sålunda:

"But a dark cloud overshadowed those gay and glittering scenes. The galley slaves, with their hideous misery or reckless daring, formed a saddening contrast to the haughty bearing of the

²⁹ *Klæstad*, s. 3.

³⁰ Se t ex Art. 1, 2, 3, 5 m fl. *Pardessus*, vol. 1, s. 323 ff.

³¹ Art. 2. *Pardessus*, vol. 1, s. 324. *Lindsay*, vol. 1, s. 380.

³² Art. a a. *Pardessus*, vol. 1, s. 331.

³³ Art. 7. *Pardessus*, vol. 1, s. 327. *Lindsay*, vol. 1, s. 382.

³⁴ Art. 17. *Pardessus*, vol. 1, s. 335. *Lindsay*, vol. 1, s. 386.

³⁵ Art. 18 och 31. *Pardessus*, vol. 1, s. 336 och 344 *Lindsay*, vol. 1, s. 386. *Wagner* s. 18.

³⁶ Art. 18, *Pardessus*, vol. 1, s. 336, *Haslöf*, s. 29 och *Lindsay*, vol. 1, s. 385.

³⁷ *Huberman*, s. 29.

³⁸ *Huberman*, s. 30 f.

³⁹ *Lindsay*, vol. 1, s. 484.

⁴⁰ *Lindsay*, vol. 1, s. 500 f.

*Doge and the splendour of his court, and still more so, when we remember how much that court owed to the daring and unwearied toil of these slaves, who were the chief instrument of its wealth".*⁴¹

Under denna period tillkom den betydande rättssamlingen *Consolato del mare*.⁴² Tidpunkten för dess kodifiering är omtvistad. Den lär ha upptecknats i Barcelona, förmodligen under en lång följd av år. Den var avfattad på det romerska språk som vid denna tid var gemensamt för medelhavsländerna.⁴³

Rättssamlingen är mycket omfattande och innehåller 257 kapitel (paragrafer), ibland med kommentarer som anger syftet bakom en viss bestämmelse, en metod som vi känner igen från *Roles d'Oleron*.

Regler om fartygskollisioner

I likhet med *Roles d'Oleron* saknas i *Consolato del mare* regler om sammanstötning mellan fartyg på öppet vatten. Endast sammanstötning i hamn är omnämnd. I kapitel 155 anges att om ett fartyg ligger för ankar eller vid kaj och ett annat anlöper och därigenom orsakar skada, skall det sist anlända ersätta uppkommen skada "utan diskussion". Är sistnämnda fartyg utsatt för hårt väder skall ersättningskyldigheten avgöras med hjälp av skiljemän (posat en conejada de bons homens), som är väl förtrogna med havets konst (la art de la mar).⁴⁴

Enligt kapitel 157 utgjorde en förutsättning för tillämpningen av kapitel 155 att det först uppankrade fartyget inte ändrat position. Skulle detta ha skett blev det fråga om en fördelning av skadan eller om en skälighetsbedömning. Här finner vi alltså för första gången en fördelningsregel för den situation då culpa föreligger på bägge sidor.⁴⁵

Kapitel 156 innehöll bestämmelser som avsåg det först ankomna fartyget. Var detta inte behörigen förtöjt, och kunde detta läggas det till last, skulle den skada ersättas som därigenom kunde uppstå. Hade storm eller oväder sprängt förtöjningarna eller hade man varnat det ankommande fartyget, skulle dessa om-

ständigheter beaktas vid ersättningsberäkningen. Kapitel 158 angav att om flera fartyg samtidigt ville ankra i en hamn eller någon annanstans, skulle de lägga sig på behörigt avstånd från varandra. Om förtöjningarna sprängdes för ett av fartygen på grund av storm, så att det drev på och skadade ett annat fartyg, uppkom ingen ersättningskyldighet, förutsatt att lämpliga förtöjningar använts och att man i övrigt gjort allt för att undvika kollision.

Finansieringen av fartygsdriften

Förhållandena mellan befälhavare, besättning, lastägare och partredare (lo senyor) är noggrant reglerade liksom de olika parternas ansvar och förpliktelser. *Consolato del mare* innehöll flera stadganden som gav uttryck för principen att redaren ansvarade för befälhavarens handlingar endast med sin andel i fartyget. Redaren svarade alltså inte personligen och hans ansvar var endast knutet till fartyget. Befälhavaren däremot hade ett personligt och obegränsat ansvar för de avtal han ingått, liksom för sina skadeorsakande handlingar.⁴⁷

Här finner vi sålunda för första gången i de sjörättsliga regelsystemen en separation mellan finansieringen av fartyget och själva fartygsdriften. En finansiering som endast innebär ett risktagande för det investerade kapitalet utan något personligt ansvar. Därigenom hade tanken på en separat sjöförmögenhet, avskild från redarens övriga tillgångar, vunnit inträde.

Denna konstruktion möjliggjordes genom tillskapandet av *commenda*-avtalet. Denna

⁴¹ *Lindsay*, vol. 1 s. 500 f

⁴² *Pardessus*, vol. 2, s. 1 ff. *Hambro*, s. 3. *Klæstad*, s. 4. *Platou*, s. 7. *Grönfors*, *Trafikskadeansvar* s. 11. *Møller*, s. 44 ff. och *Wagner*, s. 17 ff.

⁴³ *Hambro*, s. 3.

⁴⁴ *Pardessus*, vol. 2, s. 174 och *Møller*, s. 44.

⁴⁵ *Møller*, s. 44.

⁴⁶ *Møller*, s. 45.

⁴⁷ *Klæstad*, s. 5 ff och *Wetterstein*, s. 19.

kontraktsform, som var en förelöpare till vårt kommissionsavtal, gick ut på att man överlämnade sina varor eller en summa pengar till en tredje man för att denne skulle driva någon form av företag med de tillskjutna medlen. Den som tillsköt medel i ett sådant avtal ansvarade bara med sitt satsade kapital och var i övriga inte personligt ansvarig.⁴⁸

Överhuvudtaget skedde en kommersiell nydaning under denna period. Familjen, som varit den traditionella formen för bedrivande av företagsamhet, inte minst sjöfart, ersattes alltmer av andra företagsformer.⁴⁹ Finansieringsfunktionen blev successivt mer och mer skild från den verksamhet den finansierade.

Sjöförsäkringens födelse

Den kanoniska rätten började få stort inflytande och gjorde sig gällande även på handelsrättens område. Tomas av Aquino, en av medeltidens stora religiösa tänkare, fördömde profitbegäret. Om man begärde ränta för att någon använde ens pengar innebar det att man sålde tiden, vilken man inte ägde. Tiden var Guds egendom och ingen hade rätt att sälja den.⁵⁰

Den katolska kyrkan införde därför förbud mot att begära ränta på utlånade pengar. Ett förbud som dock judarna inte var bundna av, eftersom de tillhörde en annan religion. Judarna lånade ut pengar i liten skala men krävde höga räntor för den risk de tog – med påföljd att de förföljdes och föraktades som ockrare.⁵¹

Det fanns dock ett undantag från ränteförbudet. Om en bankir lånade ut pengar till en köpman för dennes privata konsumtion, var det orätt att kräva ränta på lånet. Om köpmannen däremot avsåg att använda de pengar han lånat i ett affärsföretag, varigenom bankiren riskerade att förlora de utlånade pengarna, var det legitimt att begära ränta eller någon annan form av ersättning som kompensation för risktagandet.⁵² Genom detta undantag överlevde även sjölånet, åtminstone för någon tid. År 1230 förbjöds emellertid även detta.⁵³ Kyrkans män accepterade inte skillnaden mellan långivning i allmänhet och sjölån. Att den

höga räntan även innefattade en kostnad för riskskydd förstod man inte.⁵⁴

När nu finansieringsfrågorna lösts genom commenda-avtalet återstod att finna en form för riskskyddet. Några bankhus började då att istället för den anstötliga räntan taga ut en förskottsavgift mot ett åtagande att ta på sig risken för en viss transport.

Dessa riskavtal började användas tidigast under 1200-talet. De var till sin innebörd i allt väsentligt identiska med nutida sjöförsäkringsavtal.⁵⁵ En köpman beviljade åt en annan köpman assurans för ett visst lastparti med angivet värde, som skulle transporteras med ett angivet fartyg från en hamn till en annan. För detta åtagande erlades en viss summa pengar i förskott, ett belopp som dock inte längre kallades ränta utan premie. Därigenom kringgicks elegant ränteförbudet.⁵⁶

Förfarandet var dock till en början begränsat till några av de norditalienska städerna – Genua, Pisa, Florens och Venedig. Det var här de rikaste handelshusen och bankirerna fanns under denna period.

Redan 1301 omnämnes assuranser i en florentinsk förordning. Enligt en urkund från år 1329 utkvitterade Ottobon de Marini såsom ombud för genuesaren Gasoard de Grimaldi ett visst ersättningsbelopp under ett försäkringsavtal med det kända florentinska bankhuset Acciaïoli.⁵⁷

Under 1300-talet ökade användningen av sjöförsäkring snabbt. För att försäkringen skulle gälla krävdes dock en offentligrättslig registrering. Denna skulle göras hos notarius publicus. En sådan notarius publicus i Genua

⁴⁸ Kleesrud, s. 3 f. *Tiberg*, Kreditsäkerhet s. 20 f.

⁴⁹ *Tiberg*, Kreditsäkerhet s. 21.

⁵⁰ *Huberman*, s. 46 och *Heilborner*, s. 53 f.

⁵¹ *Huberman*, s. 47.

⁵² *Huberman*, s. 47 f.

⁵³ *Tiberg*, Kreditsäkerhet s. 20.

⁵⁴ *Bucht*, s. 24.

⁵⁵ *Bucht*, s. 25.

⁵⁶ *Grunfelt*, Om försäkringsavtalet s. 23.

⁵⁷ *Bucht*, s. 25 f.

registrerade under tiden 21 augusti–15 september 1393 hela 80 assurancesavtal.⁵⁸ Verksamheten tog en sådan omfattning att det i början av 1440-talet i Genua fanns köpmän som utslutande levde på assurancesaffärer. Det verkar dock som om det endast var varuförsäkring som italienarna engagerade sig i.⁵⁹ Den riskspridning som erfordrades för själva fartyget löstes förmodligen fortfarande genom partrederiformen.

Det första tecknet på tillkomsten av en försäkring också för fartyget, och därtill ett storlaget sådant, var den portugisiska kungen Ferdinand II:s (1367–1385) försäkringssystem.⁶⁰ För att stödja Portugals handel och sjöfart införde han (eller försökte i varje fall införa) en statlig tvångsförsäkring av fartyg på ömsidig grund.

Enligt en lag, vars exakta tillkomstår är okänt, skulle alla portugisiska fartyg om minst 50 ton upptecknas och värderas av sakkunniga och välförarna män.⁶¹ Ägarna till fartygen skulle bilda en förening med gemensamma kassor, en i Lissabon och en i Oporto. Kassorna stod under statens uppsikt och förvaltning. De bildades genom att ägarna förpliktades tillskjuta två procent av den inseglade vinsten på varje resa. Delägarna var solidariskt ansvariga för kassans förbindelser och riskerade att bli påförda extra utdebitering om kassans tillgångar inte räckte till för att ersätta ett haveri.⁶²

Skadeersättning lämnades endast om hela fartyget gått förlorat eller skador för halva dess värde uppstått. Ingen ersättning utbetalades om befälhavaren själv förorsakat skadan.⁶³

Besättningen

Besättningens ställning regleras i Consolato del mare i detalj. Medan den vanligaste betalningsformen för besättningen i Roles d'Oleron var delaktighet i frakten saknas sådana bestämmelser i Consolato del mare. Här är det istället vanligast att besättningsmannen avlönas med lön.

Fortfarande har han dock rätt att för egen räkning medföra en viss kvantitet varor. Skill-

naden ligger däri att fastän han har rätt att medföra vissa varor blir han ändå inte att betrakta som lastintressent på samma sätt som redaren och eventuellt befälhavaren.⁶⁴

Skadas en besättningsman finns det inga speciella regler om hans behandling. Skulle han avlida medan han befinner sig ombord skall den innestående lönen utbetalas till hans arvingar enligt en komplicerad prioritetsordning.⁶⁵ Överhuvudtaget ger reglerna avseende förhållandet mellan befälhavare och besättning i Consolato del mare ett mer opersonligt intryck än reglerna i Roles d'Oleron. Förmodligen beror detta på att sjöfarten på den franska västkusten bedrevs med mindre fartyg och fortfarande mer på familjebasis. Användningen av slavar vid medelhavstransporterna påverkade säkert också de allmänna förhållandena för besättningen.

Visby sjölag, 1400-talet

Under 1400-talet hade Hansan fortfarande en stark ställning i norra Europa. Den hade bildats redan 1241 genom en överenskommelse mellan köpmän i Hamburg och Lübeck om att göra gemensam sak mot röveri till lands och till sjöss.⁶⁶ Hansan växte sig stark och hade sina viktigaste centra i Lübeck, Brügge och London. I London fanns hanseaterna kvar i det område som kallades the steel yard ända till 1547, då deras privilegier inte längre förnyades, eftersom England då fått en inhemsk handelsorganisation, benämnd the Merchant

⁵⁸ *Bucht*, s. 26. *Granfelt*, Om försäkringsavtalet s. 27.

⁵⁹ *Granfelt*, Om försäkringsavtalet s. 28 not 30.

⁶⁰ *Lille*, s. 25 f. och *Bucht*, s. 27. *Granfelt*, Om försäkringsavtalet s. 29.

⁶¹ *Bucht*, s. 27.

⁶² *Lille*, s. 26 och *Bucht*, s. 27.

⁶³ *Lille*, s. 26.

⁶⁴ *Wagner*, s. 19, kap. 93–94. *Pardessus*, vol. 2, s. 129.

⁶⁵ Kap. 73–74. *Pardessus*, vol. 2, s. 119 f.

⁶⁶ *Lindsay*, vol. 1, s. 397 f.

Adventurers.⁶⁷ Hansan stöddes bland annat av de tyska kejsarna, som i denna organisation såg en motvikt mot de starka feodaltherrarna.

Över Östersjön förekom under denna tid en omfattande, sjöburen handel. Den livligaste trade var den mellan Lübeck och Skåne marknaden. I tullregister finns 1398–1400 redovisat ca 1 100 fartyg per år. De viktigaste handelsvarorna var sill och salt. En uppgift från 1368 anger att det detta år skeppades 76 000 tunnor sill till Lübeck från Skåne medan 20 000 tunnor salt gick den motsatta vägen.⁶⁸

Den transporterade sillen var hårdsaltad, s k spickesill. På kontinenten kom den att konkurrera med den av holländarna på Nordsjön fångade sillen. Den senare var mera lättsaltad och kallades efter fångstfartygen för jagerma-tjesill.⁶⁹

Handelssjöfarten i Sverige under denna period kan uppdelas i tre olika kategorier. *Transporter för husbehov*, dvs för handel med de produkter det egna hushållet frambingade. Det kunde röra sig om fiskarnas fångster liksom om skogsböndernas virkestransporter in till marknaderna i städerna. Vidare fanns det en *sjöburen handel*, vars utövare bedrev uppköp och försäljning i förening med transport av allehanda varor. Slutligen förekom också *renodlad fraktfart*, vars utövare mottog varor från olika befraktare och utförde transportuppdrag.⁷⁰

Visby sjölag trycktes första gången i Köpenhamn 1505 av den danske boktryckaren Gotfred av Gemen.⁷¹ Regelsamlingen utgör inte någon genom ett samlat arbete framställt lag. Istället består den av en samling flamländska och nederländska sjörättsregler, som kan ledas tillbaka till Roles d'Oleron.⁷² Reglerna ska ha tillämpats i Visby under 1400-talet. Visby var en av Hansans viktigaste handelsstäder i Östersjön.

Regler om fartygskollisioner

Visby sjölag innehåller mera detaljerade regler om sammanstötningar än tidigare omnämnda regelsamlingar.⁷³

Sålunda anger art. 49 att om ett fartyg mot sin vilja seglar på ett annat, skall halva skadan ersättas. Gör man det däremot med vilja skall hela skadan ersättas. I art. 50 anges att om ett fartyg som ligger i hamn driver på ett annat fartyg och orsakar detta skada, skall halva skadan ersättas av vartdera fartyget.⁷⁴ I likhet med Roles d'Oleron finns det i art. 30 ett påpekande att det ibland händer att någon fägger ett gammalt fartyg i vägen för ett nyare i hopp om att få all skada ersatt av det nyare, om det äldre blir seglat i sank.⁷⁵

Dessutom finns regler av närmast offentlig-rättslig karaktär som anger att den som skadar bryggor eller påverk skall ersätta skadan. Gör han inte det blir han bannlyst (steit to Banne).⁷⁶

Visby sjölag är alltså det första av de undersökta regelkomplexen som också reglerar sammanstötningar utanför hamnområdet. Anledningarna till detta kan man spekulera över. En orsak kan vara att sammanstötningar till sjöss blivit vanligare, en annan helt enkelt att regelsystemen blivit mera sofistikerade och detaljrika. En tredje anledning kan grunda sig på folkrättsliga överväganden. Eftersom Hansan helt kontrollerade sjötransporterna på Östersjön och i hela Nordeuropa blev det legitimt att reglera inte bara området runt de olika ländernas kuster utan även det öppna havet däremellan.

Ett stöd för det sistnämnda antagandet kan man även finna hos Griffin, som menar att dagens kollisionsregler baseras på en "general

⁶⁷ Huberman, s. 78 och Lindsay, vol. 1 s. 422.

⁶⁸ Hasslöf, s. 32 f.

⁶⁹ Hasslöf, s. 61.

⁷⁰ Hasslöf, s. 26 f.

⁷¹ Hambro, s. 3, Hasslöf, s. 78 och Platon, s. 7 f.

⁷² Hambro, s. 3 och Söderberg, s. 92.

⁷³ Söderberg, s. 92.

⁷⁴ Klæstad, s. 16 ff och Møller, s. 49. Den senare påpekar att art. 49–50 är hämtade från holländsk rätt.

⁷⁵ Møller, s. 49 och Klæstad, s. 16.

⁷⁶ Pardessus, vol. 3, s. 114 och Gronfors, Trafikskadeansvar s. 12 och not 3.

maritime law". Denna anser han har tillkommit på följande sätt:

*"It is largely an outgrowth of the customs and practices of mariners and of merchants engaged in commerce by sea and has, from time to time, been partially expressed in such early codes as the Consolato del Mare and the laws of Visby and of Oleron. While its broad principles are applied generally, it is in force in any particular country only in so far as it is accepted and administered there and subject to such changes as the legislature of the country may make."*⁷⁷

Det är möjligt att domstolarna tidigare ansett sig sakna behörighet att ta upp mål som emanerade från händelser som inträffat mellan fartyg på öppet vatten.

Finansiering och riskspridning

Ägande och drift av fartyg var huvudsakligen organiserade i skeppslag eller partrederier. Ännu hade inte de senare så betydelsefulla handelskompanierna sett dagens ljus. För husbehovseglationen fanns det också små familjelag eller enmansföretag.

Skeppslagen hade bildats av personer som tillskjutit insatser av både kapital och arbete eller endast ettdera. Behållningen fördelades genom ett lottsystem. De som bidragit med både kapital och arbete tilldelades en hellott medan de övriga erhöll en s k skutepart eller slitpart.⁷⁸

Partrederierna kunde vara antingen skepparredier eller köpmannarederier.⁷⁹ Skepparrediererna bildades genom att en seglande sjöman med folk som ägde material och yrkeskunnighet i skeppsbyggnad bildade ett partrederi. Skepparredaren engagerade sedan medhjälpare för seglationen och sökte transportuppdrag hos hemmasittande köpmän.

Storköpmän, som drev sjöburen handel i större omfattning med kontinuerliga transporter, fann det lönsamt att utnyttja egna fartyg. Som kapitalförläggare bildade dessa ofta partrederier, eventuellt tillsammans med en driftig skeppare. Den kommersiella ledningen skötes av köpmannen som s k korrespondensre-

dare. Kännedom om systematisk bokföring möjliggjorde en sådan verksamhet.⁸⁰

Fortfarande saknades dock regler för spridning av kollisionsrisken. Försäkring var ännu inte känd i Norden och inte heller fanns det ännu något bankväsende eller några etablerade bankirer i vår del av världen. Sverige var fortfarande helt klart ett u-land, om man tillåter sig använda modern terminologi. Partrederiavtalet var det enda avtal om riskdelning som tillämpades.⁸¹

Partredarens risk var begränsad till hans andel i fartyget, vilket framgår av de ovan refererade reglerna om sammanstötning. Det var hela tiden fartyget som ansvarade för skador. Något personligt ansvar för redaren utöver detta fanns alltså inte. Detta begränsade ansvar byggde på en gammal germansk tradition om "sakhäftande".⁸²

I detta sammanhang kan det vara på sin plats att något beröra två andra institut för riskspridning nämligen amiralskap och bodmeri. Med *amiralskap* betecknades en sammanhållning på bestämda villkor mellan ett flertal fartyg på samma resa för att uppnå bättre skydd mot kapare och sjörövar. I amiralskapsvillkoren ingick vanligen föreskrifter om proportionell fördelning av under strid uppkomna förluster. Amiralskapet hade ingen större utbredning inom svensk sjöfart medan det däremot kom till större användning i Danmark.⁸³

Bodmeri var ett slags sjöfartslån som påminde om det antika sjölånet. Säkerheten för lånet utgjordes av fartyget och eventuellt också av lasten. Lånet upptogs av befälhavaren utom fartygets hemort, och en förutsättning för dess

⁷⁷Griffin, s. 3. Se också resonemanget hos Sundström, s. 46 f.

⁷⁸Hasslöf, s. 27

⁷⁹Hasslöf, s. 49.

⁸⁰Hasslöf, s. 49.

⁸¹Söderberg, s. 93

⁸²Tiberg, Kreditsäkerhet s. 21 f och Klestad s. 13 och 21 not 6. Den senare påpekar att vid just fartygskollisioner har fartyg kunnat häfta på detta sätt.

⁸³Söderberg, s. 93

upptagande var att fartyget befann sig i nöd. Skillnaden mellan sjölånet och bodmeriet visade sig i de fall då resan slutade lyckligt. Då kunde nämligen sjölåneborgenären söka betalning ur gäldenärens samtliga tillgångar, eftersom denna fordran var personlig, medan bodmeriborgenären fick hålla sig till fartyget.⁸⁴ Det första tecknet på att bodmeri förekom i Sverige hänför sig till år 1631.⁸⁵

1667 års sjölag (Karl XI:s sjölag)

Svensk internationell sjöfart i egentlig bemärkelse uppstod inte förrän Gustav Vasa brutit Hansans makt. Under mitten av 1600-talet seglade svenska fartyg inte endast till handelsländerna vid Nordsjöns kuster utan även till Frankrike, Spanien och Portugal. Ännu under Karl XI:s förmyndarregering låg emellertid största delen av sjöfarten i utländska händer.⁸⁶

Ute i Europa ledde merkantilismens ideer till en uppmuntran av industri och framförallt av handel. Skeppsbyggarna fick regeringssubsidier. Produkter för varvsindustrin, såsom tjära, beck och virke, släpptes in tullfritt. I Frankrike uppmånades domarna att så ofta de kunde döma brottslingar till galärerna. I England främjades fisket, som var en god skola för sjömän.⁸⁷

England försökte skydda sin handel, främst gentemot holländarna, genom olika protektionistiska åtgärder. Ett av medlen var stiftandet av olika navigationsakter.

En av akterna, daterad 1660, anger bland annat:

"För att öka skeppsfarten och uppmuntra denna nations segelfart. . . . stadfästes. . . . att från och med den första dagen i december 1660. . . . varor av intet slag skola utföras eller införas från eller till något av de länder, öar, plantager eller territorier som tillhöra Hans Majestät. . . . i Asien, Afrika eller Amerika i något annat skepp eller på annan köl än sådan som verkligen tillhör endast det engelska eller irländska folket (eller). . . . byggts i och tillhör något av nämnda länder, öar, plantager eller territorier och varp å kaptenen och åtminsto-

*ne tre fjärdedelar av besättningen är engelsmän."*⁸⁸

Innehållet påminner onekligen om våra dagars UNCTAD-kod, med regler om lastkvotering och krav på "a genuine link" mellan transportmedel och transporterat gods.⁸⁹

Holland hade utvecklats till sin tids främsta sjömak. Antwerpen och senare Amsterdam blev centraler för Europas finansverksamhet och handel. Här hade de stora tyska och italienska bankhusen sina huvudkontor. Störst var det tyska Fuggers. Bland de italienska kan nämnas Frescobaldi, Gualterottis och Strozzi.⁹⁰

Sverige och Holland hade under denna tid nära kontakt. Genom ett politiskt och militärt agerande hade de båda länderna lyckats förmå danskarna att upphöra med att utkräva den s k Öresundstullen. Freden i Roskilde 1658 hade bl a givit Sverige Skåne, varför Danmark inte längre kontrollerade bägge sidor av Öresund.

I Holland hade bruket av sjöförsäkring varit vanligt sedan mitten av 1500-talet. Det fria Holland fick en utförlig sjöförsäkringsstadga, utfärdad för Amsterdam av dess stadsstyrelse 1598.⁹¹ Samma år inrättades där också en assuranskanmare som dömde i försäkringsmål.⁹² Från 1640-talet finns flera belägg för att även svenska redare utnyttjade möjligheten att teckna försäkring i Holland. Den äldsta, i Sverige anträffade sjöförsäkringspolisen är daterad Amsterdam 17/12 1641. Den avsåg en varuförsäkring för transport mellan Stockholm och Amsterdam.⁹³ Det första belägget för att

⁸⁴ Sandström, s. 60.

⁸⁵ Söderberg, s. 94.

⁸⁶ Bucht, s. 62 f.

⁸⁷ Huberman, s. 120.

⁸⁸ Huberman, s. 120 f.

⁸⁹ Se t ex Nordisk skipsfart under fremmed flagg, s. 11 ff. Sundin, s. 139 f.

⁹⁰ Huberman, s. 92.

⁹¹ Söderberg, s. 98.

⁹² Granfelt, Försäkringsavtalet s. 37.

⁹³ Söderberg, s. 110.

även kaskoförsäkring förekom i Sverige under denna tid utgör en dom av Svea hovrätt från den 20 mars 1658. Målet avsåg en tvist mellan tre delägare i ett fartyg som förlöst. En av delägarna hade tecknat försäkring på sin andel och de övriga begärde att få vara med och dela försäkringsersättningen.⁹⁴

Redan 1663 "gav den svenska regeringen kommerskollegiet i uppdrag att utarbeta förslag till en domstol i sjörättsmål samt till en sjölag, som även skulle omfatta en "försäkringsbalk".⁹⁵ Arbetet ledde fram till 1667 års sjölag. Av de anteckningar som den tillsatta kommissionen efterlämnat framgår att de källor som följdes var Visby sjörätt, pandekterna samt tyska och holländska författningar.⁹⁶ Speciellt hade de holländska författningarna betydelse för utformningen av försäkringsbalken.

I inledningen till lagen anges något om vilka källor som utnyttjats:

*"Wi hafwe både Wäre gamble Wissby och andre Folks, som medh Handel och Wandel til Siös måst umgå, stadgade Siö-Rätter noga låtit ige-nomsöka och aff dem med Flitit uthleta alt thet som i thesse måhl om Wårt Rijke tarfweligt vara kunde; Thet Wij sedan ofwersedt, hward tilbordt fylt, alt orimmeligt rättat, oskiäligt uthe-lyckt. . . Så at Skipare och Skipsfolk sin Plicht weta."*⁹⁷

Regler om fartygskollisioner

Sjöskadebalken, kap VIII i lagen, innehåller omfattande regler avseende fartygs sammanstötning.⁹⁸ Kapitlet omfattar hela åtta paragrafer. Dessutom finns i kap IX en generell regel som undantar ansvar för skador som orsakats genom våda, "olycka och oförmodlig tillfälle".

Paragrafen om sammanstötning omfattar skador som inträffat både i hamn och i öppen sjö. Utgångspunkten är att om "tu Skep är under segel, och komma hwarandra om bord, utan att kunna det hindra, taga de der skada af, drage helfien af skadan hwardera".⁹⁹ Är det ena fartyget seglande medan det andra ligger för ankar ersätter det seglande fartyget sina

skador och dessutom en tredjedel av skadan på det ankrade fartyget; allt under förutsättning att det sker utan vilja eller vållande (§1). Även paragraferna 2 till 6 reglerar vådahändelser.

I §7 finns emellertid en regel om konsekvensen av culpöst eller dolöst handlande.

*"Gör någon toliken skada som här föreskrivet är, och det honom fulltygas, böte åter skadan han gjorde tillfyllnad. Witis dettu någon, wärje sig med sex manna ed af sit Skepsfolk och ware saklös; men fälles han åt cden, sware då till skadan, som sagt är".*¹⁰⁰

Reglerna om sammanstötning bygger alltså dels på ett culpa-ansvar, dels på vissa fördelningsprinciper som skall tillämpas då ingen varit försumlig.¹⁰¹ Hur den situation skall bemästras då bägge parter varit försumliga (both to blame) anges – försiktigtvis – inte i lagen.

Regler om försäkring

Den i lagen ingående försäkringsbalken innehåller hela arton kapitel.¹⁰² I kap. 7 anges försäkringens farefält sålunda:

*"All skada, som händer Skjepp eller gods, thet försäkrat är, igenom storm, owäder eller annor tillfällen, at thet förgås eller fördärwas, then böre Försäkrarene sware til".*¹⁰³

Ett explicit angivande av just sammanstötningsskadorna saknas. Det är dock uppenbart att kollisionsskador som inträffat av våda är täckta. Hur ställde det sig om det försäkrade fartyget genom försummelse från någon om-

⁹⁴ Söderberg, s. 113.

⁹⁵ Lille, s. 35.

⁹⁶ Lille, s. 36.

⁹⁷ Hasslöf, s. 89.

⁹⁸ Pardessus, vol. 3, s. 173. Flintberg, s. 314 ff.

⁹⁹ Flintberg, s. 314 f.

¹⁰⁰ Pardessus, vol. 3, s. 174. Flintberg, s. 320.

¹⁰¹ Möller, s. 55.

¹⁰² Pardessus, vol. 3, s. 181–191. Flintberg, s. 334–380.

¹⁰³ Flintberg, s. 354.

bord genom sammanstötning förorsakade skador antingen på ett annat fartyg eller på det egna? Att ersättningsskyldigheten gentemot det andra fartyget skulle omfattas av försäkringen får anses osannolikt. Något stöd för ett sådant krav finns inte i lagen. Det var säkert en risk som redaren på den tiden fick stå själv. Risken var i och för sig begränsad, eftersom redaren genom att abandonnera fartyget kunde fria sig från ytterligare krav.

För skada som uppkommit på det egna fartyget på grund av besättningens eller befälhavarens försummelse saknas också ledning i lagen. Möjligen kan de inrymmas under beskrivningen "annor tillfällen", men ett sådant antagande blir bara en gissning.

Trots att lagen sålunda innehöll en försäkringsbalk fanns det ännu inte någon inhemsk försäkringsrörelse här i landet. De sjöförsäkringar som förekom tecknades på börsen i Amsterdam. Både svenska och holländska köpmän försäkrade där den svenska exporten. Även Kronan försäkrade där sina kanonleveranser.¹⁰⁴

Finansiering och riskfördelning

Fartygsfinansieringen skedde fortfarande i partrederiets form. En enskild köpman kunde ha parter i ett antal fartyg. Bankfinansiering av sjöfarten var ännu inte aktuell. Visserligen hade Palmstruch redan 1656 erhållit privilegium för att grunda en bank. Banken kom emellertid på obestånd och ombildades 1668 till rikets ständers bank, som sedan i sin tur ändrade namn till Sveriges Riksbank.¹⁰⁵ Dessa banker deltog inte i fartygsfinansieringen. Genom sin växeldiskontering underlättade de i och för sig varuhandeln.¹⁰⁶ Bankerna tog emellertid ingen transportrisk genom att diskontera en växel. Denna risk låg alltså kvar på varuägaren.

Varuägarens risk i samband med sammanstötningar finns reglerad. Enligt skiplegobalken kap. 15 är skepparen skyldig godset "*wid wäl öfwerståndens resa, åt sin rätte man oskadat och färdigt at tilstålla låta, med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, utan*

Skjepparens eller hans folks wällande, åkommen woro".¹⁰⁷ Kunde skepparen inte avlämna gillt gods och ej heller exculpera sig blev han personligen betalningsansvarig. Räckte inte hans tillgångar kunde lastägaren kräva ersättning ur fartyget.

Om sammanstötningen och lastskadorna berott på en olyckshändelse drabbade alltså skadan lastägaren själv. Berodde å andra sidan skadan på befälhavarens eller besättningens försummelse hade lastägaren möjlighet att kräva sin skada ersatt. Transportrisken avseende vådaskador kunde sedan lastägaren försäkra sig mot, enligt vad som ovan sagts.

En skadelidande tredje man, t ex i form av en annan redare, vars fartyg skadats genom en sammanstötning, kunde alltså kräva sina skador ersatta i den mån han kunde åberopa försummelse hos motparten. Hade skadan skett genom våda skulle den delas på det sätt som angivits ovan. Var den skadelidande istället en sjöstad, vars bryggor skadats genom påsegling, angav säkert de olika stadslagarna, i likhet med Visby sjörätt, att sådana skador skulle ersättas oberoende av culpa; alltså ett strikt skadeståndsansvar i dessa fall. Bestämmelsen i Visby sjörätt har ett offentlighetsrättsligt drag och den stränga påföljden för den som inte ersatte skador blev att han bannlystes.¹⁰⁸

Redarens ansvar för skador på last eller skador tillfogade tredje man var enligt 1667 års sjölag personligt. Däremot hade redaren möjlighet att genom att avträda (abandonnera) fartyget göra sig fri från ytterligare ersättningsanspråk. Detta är första gången abandonsystemet blivit klart utformat i svensk lag.¹⁰⁹

Besättningen

Om besättningen skulle skadas i tjänsten genom en sammanstötning eller på annat sätt var

¹⁰⁴ Bucht, s. 63.

¹⁰⁵ Belfrage, s. 11 f.

¹⁰⁶ Belfrage, s. 12.

¹⁰⁷ Pardessus, vol. 3, s. 159. Flintberg, s. 215.

¹⁰⁸ Jfr ovan s. 262.

¹⁰⁹ Klesiad, s. 22.

befälhavaren skyldig "at låta hela honom på skeppskostnad, samt at gifwa honom sin fulla lön för hela resan, ändock han icke förmådde sin tjenst fullfölja".¹¹⁰ Redaren hade alltså ett totalt ansvar för arbetsskador under den tid som åtgick för resan. Därefter upphörde hans skyldighet att utbetala lön men skyldigheten att ersätta sjukvårdskostnader kvarstod. Det är väl tveksamt om det låg något substantiellt i det senare åliggandet.

Ett kuriosum utgjorde det understöd till "dem fattige sjöfarande" som kunde utgå, då en avtalspart i ett sjöförsäkringsavtal gjort sig skyldig till något oegentligt. I flera fall, såsom t ex vid dubbelförsäkring (kap. VI), skulle en form av böter eller förverkad försäkringspremie delas lika mellan angivaren, åklagaren och "de fattige sjöfarande".¹¹¹ Förmodligen gick dessa böter till fattigbössorna. Sjömanshusen inrättades inte förrän i mitten av 1700-talet.¹¹²

Försäkrings- och haveristadgan 1750

Karl XII:s krig gick hårt åt den svenska handelsflottan. Denna, som under högkonjunkturen på 1690-talet bestått av 750 fartyg med ett sammanlagt tonnage på 27 400 läster,¹¹³ decimerades kraftigt. Mellan åren 1710 och 1718 finns inte ett enda svenskt fartyg registrerat för att ha passerat Öresund. 1723 finns 228 fartyg registrerade för sådan passage med ett sammanlagt tonnage på mindre än 10 000 läster.¹¹⁴

1724 införde Sverige det s k produktplakatet, en motsvarighet till de engelska navigationsakterna. Plakatet innehöll förbud för utländska fartyg att till Sverige införa andra än det egna landets och dess koloniers produkter. Redan tidigare kunde svenska fartyg erhålla tullfrihet (hel- eller halvfrihet), om fartygen var tillräckligt stora och hämtade sin last framförallt från länder bortom Engelska kanalen. Syftet bakom tullfriheten var att den för Sverige så viktiga saltimporten från Medelhavsländerna skulle gå på svenska fartyg utan fördyrande mellanhänder. Avsikten med produktplakatet var ett generellt stödjande av den svenska sjöfarten.¹¹⁵ Effekten uteblev inte. Skeppsbyggandet tog fart på nytt. 1726 var fär-

tygsantalet uppe i 480 och nådde på 1760-talet siffran 1 000 med ett lästetal kring 60 000.¹¹⁶

1731 bildades Ostindiska Kompaniet i Göteborg.¹¹⁷ Från början fungerade företaget framförallt som en täckmantel för engelska köpmäns östasiatiska handel utanför deras eget kompani. Det svenska ostindiska kompaniets privilegier omfattade monopol på handeln öster om Godahoppsudden. De flesta resorna gick dock enbart till Kanton (124 av totalt 132).¹¹⁸

Kompaniet tillkom som ett slags joint venture. Ett nytt bolag bildades för varje resa. Efter resans genomförande måste därför fartyg och andra tillgångar säljas för att resultatet skulle kunna beräknas. Någon fondering av vinsterna i företaget skedde inte under den första oktrojperioden (15 år).¹¹⁹ Vinsten på varje resa lär ha varit god. Det talas om 25% på det insatta kapitalet. Några exakta belopp är inte kända, eftersom räkenskaperna brändes efter varje resa. Anledningen till detta sägs ha varit behovet av skydd för de utländska intressenterna.¹²⁰

Ur associationsrättslig synvinkel utgör Ostindiska Kompaniet en viktig utvecklingsfas. Tidigare hade varje lastägare ägt och finansierat sitt lastparti. Nu gick ett antal personer in och finansierade hela fartygslasten och delade

¹¹⁰ Skepmannabalken, cap XIV. *Pardessus*, vol. 3, s. 142 f. *Flinberg*, s. 68.

¹¹¹ Försäkringsbalken, cap. VI. *Pardessus*, vol. 3, s. 185. *Flinberg*, s. 353.

¹¹² Angående tidpunkten för sjömanshusens inrättande se *Hasslöf*, s. 91 och *Flinberg*, s. 5 och 59.

¹¹³ Läst utgjorde ett mått för fartygets bärkraft och motsvarade en vagnslast.

¹¹⁴ *Heckscher*, s. 672.

¹¹⁵ *Heckscher*, s. 672.

¹¹⁶ *Heckscher*, s. 674.

¹¹⁷ *Heckscher*, s. 693. *Åberg*, s. 274 f. Se också *Frängsmys* målände beskrivning av Ostindiska Kompaniet, Människorna, äventyren och den ekonomiska drömmen.

¹¹⁸ *Heckscher*, s. 694.

¹¹⁹ *Heckscher*, s. 698.

¹²⁰ *Heckscher*, s. 693. *Åberg* menar att undanhållandet skedde av skatteskäl (s. 275).



Denna "metallhylsa", som numera ägs av Försäkrings AB Skandia, Stockholm, användes på 1700-talet för att transportera kaskopolicer. Försäkringsbrevet skulle nämligen på den tiden underskrivas av samtliga styrelseledamöter.

Hylsan, som torde vara ett av Sveriges äldsta "försäkringsföremål", har tillhört Sjöassuranskompaniet, 1739–1865.

sedan på vinsten efter varje resa. Nästa utvecklingssteg var att finansörerna stod kvar med sitt kapital över ett antal resor. Därmed var grunden för aktiebolagsformen lagd.

Förebild för det svenska Ostindiska Kompaniet var det engelska East India Company. Detta företag hade under perioden 1614–1692 finansierats på samma sätt som dess svenska motsvarighet, dvs som ett "joint stock company". Senare övergick associationsformen till ett "permanent joint stock company".¹²¹

Bildandet av det första svenska sjöförsäkringsbolaget

Efter Karl XII:s krig, med dess brist på svenska fartyg, var den svenska handelsbalansen liksom i dag mycket ansträngd.¹²² Produktplakat och tullrestriktioner var åtgärder som tillgreps för att bringa reda i den svenska ekonomin.

Betalning av sjöförsäkringspremier till framförallt holländarna medförde ett inte oväsentligt valutautflöde.¹²³ I likhet med dagens överväganden hos ett flertal u-länder uppkom tanken på bildandet av ett inhemskt sjöförsäkringsbolag.

År 1733 fördes debatten kring skapandet av ett svenskt sjöförsäkringsbolag ut till offentligheten. Olof Dalin publicerade detta år i sin tidskrift, *Then Swänska Argus*, ett brev signerat "V.P." och ställt till den hundraögd "Herr Argus".

Illär står bland annat att läsa:

*"Utan tvivel lærer min herre med någotdera öga här i staden sett ett projekt till ett Assecurantz-Contoires inrättande, vilket tycks för vårt käre fädernesland vara högst nyttigt och nödigt".*¹²⁴

¹²¹ Gower, s. 24 f.

¹²² Sevon, s. 349.

¹²³ Det rörde sig årligen om premier till ett sammanlagt värde av 2 å 3 tunnor guld eller drygt 1 miljon holländska gyllen. Sevon, s. 349, Bucht, s. 64. och Flintberg, s. 335.

¹²⁴ Söderberg, s. 156 f. Sevon, s. 350. Vem som dolde sig bakom signaturen V.P. är oklart. Jfr diskussionerna hos Söderberg, s. 156 ff och s. 176.

Sedan ständerna givit sitt bifall kom Sjöassuranskompaniet till stånd 1739. Det hade ett grundkapital av 1 000 000 daler silvermynt i aktier å nominellt 1 000 daler, varav 20 procent var kontant inbetalt. En oktroj erhöles på 12 år med monopolrättigheter för riket och underlydande provinser.¹²⁵ Monopolet upphävdes 1766, men inga nya bolag bildades med anledning av detta.¹²⁶ Sjöassuranskompaniet upphörde med sin verksamhet först 1865.

Försäkrings- och haveristadgans tillkomst

I samband med att ständerna fattade beslut om inrättande av Sjöassuranskompaniet föreslogs även åtgärder för en revision av försäkringsbalken i 1667 års sjölag.¹²⁷ En kommitté tillsattes med representanter för Svea hovrätt, kommerskollegium och köpmannakretsar.¹²⁸ Dessa senare utgjordes av en grupp både politiskt och ekonomiskt starka män. De var medlemmar i hattpartiet och flera av dem tillhörde Levantiska eller Ostindiska kompaniernas direktioner. Några av de mest inflytelserika var bröderna Anders och Thomas Plomgren. Thomas Plomgren var hattpartiets ledande man i borgarståndet, kommerseråd, medlem av bankdeputationen vid riksdagen och borgmästare i Stockholm. Hans bror Anders deltog i kommittén som utarbetade försäkrings- och haveristadgan och blev Sjöassuranskompaniets förste direktör, medan Thomas blev medlem av den 1750 inrättade försäkringsrätten.¹²⁹

Den 2 oktober år 1750 utkom försäkrings- och haveristadgan. Den är mycket omfattande och innefattar förutom en inledning tre avsnitt: "Om försäkring", "Om haveri", och "Som gemensamt angå Försäkrings- och haverimål". Dessutom finns modeller till sex olika försäkringsbrev, nämligen för "Skepp och Fartyg", "Gods och Waror", "Bodmerie, Siöväxlar och Fraktpenningar", "Folks befrielse för Turkiske Kapare", "Fartyg öfwer Friskt Watten" samt "Waror öfwer Friskt Watten".¹³⁰ En försäkring var giltigt endast om något av dessa försäkringsbrev användes.¹³¹

Regler om fartygskollisioner

Stadgan har ett kapitel om "öfwersegling eller



Detalj av hylsan på föregående sida. Den krönta kartouchen bär inskriften "Assurance Compagniet 1740".

den skada, som skepp tilfoga hwarandra i Hamn eller öpen Siö", som omfattar hela femtön paragrafer. Till sitt huvudsakliga innehåll överensstämmer regleringen här med den i 1667 års sjölag.

¹²⁵ Flintberg, s. 335.

¹²⁶ Bucht, s. 64 f.

¹²⁷ Reglerna i 1667 års sjölag fortfor att gälla i övriga delar även efter tillkomsten av försäkrings- och haveristadgan. Detta var t ex fallet för skipmannabalken, som reglerade besättningens förhållanden.

¹²⁸ Sevon, s. 353.

¹²⁹ Sevon, s. 364 f., Hasslöf, s. 90, Heckscher, s. 695 och Söderberg, s. 176.

¹³⁰ Modee, Publique handlingar, s. 2965 ff.

¹³¹ Art. IV 1§. Modee, s. 2968.

Den grundläggande bestämmelsen i 1§ lyder:

*"Komma tu Skepp, som äro under segel, på hwarandra at löpa eller stöta, utan at kunna det hindra och wäja, ehwad det är om dageii eller nattetid, wid storm eller fogeligt wäder, i öpen Siö, på redd eller i hamn, så at det ena eller andra brister och går i grund, eller at et eller bägge med deras last, igenom kastande eller på annat sätt, taga der skada af, då skal sådant på bägge Skeppen, och deras Laddning, samman-slås och beräknas, och hwardera draga hälften af skadan, efter thy bägge Skeppen med deras Laddning och Frakipenningar äro värde".*¹³²

Här känner vi igen hälftendelningen i vådafal-len från 1667 års sjölag.

2-10§§ behandlar andra speciella samman-stöttningsfall, som t ex då det ena fartyget ligger för ankar och blir påseglat av det andra eller då bägge fartygen ligger för ankar och ett sliter sig. Samtliga dessa fall avser vådasituationer. Var någon däremot culpös i sitt handlande blev han ansvarig för skadorna på både det egna och det påseglade fartyget, "*så långt Skepp och laddning däremot swarar*". Liksom i 1667 års lag var det möjligt att genom edgång svärja sig fri från ansvaret.

Det totala ansvaret för sammanstöttnings-skador var begränsat till värdet av fartyg och last.¹³³ Personkretsen som åtnjöt denna be-gränsning var utvidgad genom att varken redare, befraktare eller skeppare hade ansvar som överskred nämnda belopp.¹³⁴ Skepparen, som tidigare varit personligt ansvarig fullt ut, be-friades nu från ett så omfattande ansvar.

Regler om försäkring

Farefältet för försäkring beskrivs något sum-mariskt i stadgan. Istället hänvisar den till en bifogad mall för ett försäkringsbrev, som är desto utförligare på den punkten.

Stadgan anger:

*"Försäkringsgifwaren sware til all den skuda som Skepp, gods och hwad som försäkradt är, händer genom storm, owäder, eld och andra tillfälligheter, hwilka i Försäkrings-Brefwer omröras. . ."*¹³⁵

Försäkringsbrevet för både fartyg och last om-nämner i sina farefäلتsbeskrivningar skador förorsakade genom "öfwersegling".¹³⁶ De di-rekta sammanstötningsskador som drabbade både fartyg och last var alltså otvetydigt täckta av försäkringen.

Även för det fall att skadan uppkommit ge-nom försumlighet hos skeppare eller skepps-folk var skadan täckt enligt föreskrifter i både stadgan och försäkringsbrevet. Detta var en utvidgning i förhållande till 1667 års lag.

Det fanns dock inget stöd i stadgan för att ett skadeståndsanspråk från det påseglade farty-get som grundade sig på försumlighet hos skepparen skulle vara ersättningsbart under försäkringen. De skador som täcktes och som förorsakats av skeppare eller skeppsfolk avsåg endast skador på det egna fartyget och den egna lasten. En sådan slutsats innebär att reda-ren ännu 1750 fick stå risken för den skada befälhavare och besättning genom sin försum-lighet förorsakade i samband med en fartygs-sammanstötning.

Stadgan gav också en anvisning om att för-säkringstagaren, innan han kunde få ut någon ersättning från sin försäkring på grund av er-hållna sammanstötningsskador på fartyg eller last, var skyldig att "*til Försäkringsgivarens bästa, söka at utföra dess Rätt emot Redduren och Befraktaren af det skep, som skadan gjorde, så långt dess och lastens värde sig bestiger; Hwad de således igenom Laga Utslag och Dom eller Förlikning kunna återwinna, det skal sedan omkostningarne blifwit afdragne, Försäk-ringsgivaren på det, som i Försäkrings-Brefwet tecknadt är, godtgöras.*"¹³⁷

Försäkringstagaren skulle alltså för försäk-ringsgivarens räkning efter en sammanstöt-ning först försöka erhålla ersättning från reda-ren på det andra fartyget. Först därefter kunde han begära att utfå sin försäkringsersättning.

¹³² Modee, s. 2977.

¹³³ Art. VIII 1§, Modee, s. 2977.

¹³⁴ Art. VIII 13§, Modee, s. 2978.

¹³⁵ Art. VI 3§, Modee, s. 2972.

¹³⁶ Modee, s. 2999 respektive 3001.

¹³⁷ Art. VIII 15§, Modee, s. 2978.

Finansieringen av fartygsdriften

Formärna för redande av fartyg genomgick mellan 1667 och 1750 en drastisk förändring. Medan Stockholms två största redare åren 1694/95 hade parter i 47 respektive 42 fartyg och inte var ensamma ägare till ett enda fartyg, förckom det 1750 rentav ensamredare till de största fartygen och vissa redare ägde hela sitt fartygsbestånd ensamma. I de fall partrederiformen bestod hade en redare inte längre sitt intresse uppdelat i så många fartyg.¹³⁸

Anledningen till denna strukturförändring var troligen inte en större kapitalstyrka hos redarna. De hade redan tidigare genom sina andelar i olika fartyg disponerat över minst lika stort tonnage som nu var aktuellt. Istället får man nog söka förklaringen i den ökade spridningen av försäkringsskyddet.¹³⁹ Det behöv av riskfördelning och riskspridning som partrederiformen dittills kunnat tillfredsställa övertogs nu av försäkringsgivarna. Partrederiet miste därigenom vad som förmodligen utgjorde dess mest outhärliga uppgift och utrymme bereddes för enmansföretag.

Sjölagarna 1864 och 1891

Mellan 1750 och slutet av 1800-talet ändrar sjöfarten karaktär, främst på grund av ångfartygens inträdande på arenan. Sjöolyckorna ökade i antalet. Ångfartygen mångdubblade kollisionrisken genom sin snabbhet och manövrerbarhet.¹⁴⁰ Införandet av regelbundna, tätt trafikerade linjer ökade risken för sammanstötningar.¹⁴¹

Inte nog med att kollisionrisken ökade; även följderna av varje enskild olycka blev allvarligare. Totalförluster som följd av en kollision var på segelfartygens tid nästan otänkbara. Några av de största och mest ödeläggande sjöolyckorna under 1800-talet kunde tillskrivas kollisioner. Mest utsatta för totalförlustrisken var segelfartyg som kolliderade med ångfartyg. Fartygskollisioner blev den kanske vanligaste och efter omständigheterna också farligaste typen av sjöolycka.

Förutom omfattande materiella skador på fartyg och last uppkom under denna tid också

stora förluster av människoliv. England, som disponerade ungefär en tredjedel av det totala världstonnaget, drabbades hårdast. Emigrationen till Amerika medförde passagerartransporter i mycket stor omfattning. Mellan 1815 och 1854 emigrerade drygt 4 miljoner engelsmän. Av dessa utvandrade enbart under 1854 inte mindre än 1,7 miljoner.¹⁴² Mellan 1860 och 1863 omkom varje år i genomsnitt 1 316 personer ombord på engelska fartyg.¹⁴⁴ Siffran steg för perioden 1876–1886 till 2 500 per år, för att sedan åter sjunka.¹⁴⁵

Ökningen av antalet fartygskollisioner visade sig också i det växande antal domstolsprocesser som berörde detta område. En markant ökning härvidlag inregistrerades i England i slutet av 1830-talet.¹⁴⁶ Krav på förbättrad säkerhet för besättning och passagerare framställdes och ledde också till lagstiftning. Samuel Plimsolls kamp för bättre villkor för sjömännen har blivit en legend.¹⁴⁷

Under senare delen av 1800-talet tillkom en omfattande lagstiftning och doktrin på sjörättens område. I Sverige fick vi två nya sjölagar; en 1864 och en 1891. Den första hämtade sina förebilder från Frankrike (Code de commerce), Spanien, Holland och England, men framförallt från norsk och tysk rätt (Handelsgesetzbuch 1861).¹⁴⁸ Den senare byggde på ett nordiskt samarbete på lagstiftningsområdet, som resulterade i nästan likalydande sjölagar i Sverige (12 juni 1891), i Danmark (1 april 1892) och i Norge (20 juli 1893).

¹³⁸ Heckscher, s. 702.

¹³⁹ Heckscher, s. 703.

¹⁴⁰ Möller, s. 13. Grönfors, Sjørättens kollisionssvar s. 328.

¹⁴¹ Möller, s. 13.

¹⁴² Möller, s. 11 ff.

¹⁴³ Lindsay, vol. 3, s. 323.

¹⁴⁴ Lindsay, vol. 3, s. 468.

¹⁴⁵ Möller, s. 11.

¹⁴⁶ Marsden, s. 106.

¹⁴⁷ Lindsay, vol. 3, s. 474 ff.

¹⁴⁸ Grönfors, Trafikskadeansvar s. 14.

Här i landet hade under senare delen av 1800-talet försäkringsväsendet nått en betydande utveckling. År 1880 fanns det mer än 30 ömsesidiga bolag och 6 aktiebolag som bedrev sjöförsäkring. Försäkringar var tecknade med ett sammanlagt ansvarsbelopp på drygt 365 miljoner och en totalpremie på 4 miljoner kronor. Att verksamheten i varje fall vissa år var lönsam framgår av att 1880 endast 1,6 miljoner utbetalades i skadeersättning.¹⁴⁹

Sjöassuranskompaniet från 1739 upphörde som sagt med sin verksamhet 1865.¹⁵⁰ I stället bildades 1863 i Göteborg Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod.¹⁵¹ Dessutom tillkom ett antal assuransföreningar; framförallt för de skutskeppare som bedrev segelsjöfart. I Brantevik t ex bildades 1871 Assuransföreningen Hopet och Skillinge Assuransförening tillkom 1872.¹⁵² För försäkring av ångfartyg på ömsesidig basis grundades 1872 den fortfarande aktiva Sveriges Ångfartygs Assuransförening.

Regler om fartygskollisioner

Reglerna om fartygssammanstötning påverkades naturligtvis av de allt vanligare kollisionerna. Tidigare regler, som ju framförallt haft betydelse vid sammanstötning i hamnar, var inte längre tidsenliga. Dessa äldre regler utgick i huvudsak från att en sammanstötning berodde på casus. Uppkomna skador skulle därför fördelas lika mellan inblandade parter. Detta skulle stimulera båda parter att iakttaga stor försiktighet, då de visste att de vid en sammanstötning ovillkorligen skulle komma att lida ekonomisk förlust.

Nu började lagstiftaren istället snegla på de allmänna civilrättsliga reglerna om skadestånd. Därigenom kom vållandet i centrum för regleringen, inte de casuella skadorna. Reglerna i 1864 års sjölag utgick från att om ett fartyg seglat eller drivit på ett annat, måste detta antingen ha berott på vållande av befälhavare eller besättning på *det ena* fartyget, eller på vållande av befälhavare eller besättning på *båda* fartygen eller också berodde det på *våda*.¹⁵³ Först om det inte var möjligt att bevisa vållande hos endera parten skulle skadan anses vara casuell.

Reglerna om sammanstötning återfinns i 1864 års sjölag i 171–175 §§. 172 § som utgör den centrala bestämmelsen, lyder:

”Uppstår skada å fartyg derigenom att ett fartyg seglar eller drifver på ett annat, och är befälhavaren eller någon af besättningen dertill vållande ersätte han skadan och rederiet answare efter hwad i 49 § stadgas.

Är sammanstötningen förorsakad genom vållande å båda sidor, eller af våda, drage hwartera fartyget sin skada; ege dock, i förra händelsen, domstolen pröfwa om endera sidan warit till sammanstötningen mera vållande än den andra, samt dlägga den, som gjort sig skyldig till sådan större grad af vållande, at gäldu en del af det andra fartygets skada; och ware jemväl i ty fall rederiet ansvarigt såsom i 49 § sägs”.

Den §49 som hänvisas till anger att redaren svarar för den skada som befälhavare eller besättning förorsakar annan; dock med ett belopp som är begränsat till värdet av fartyg och frakt. Redaren har sedan möjlighet att regressvägen kräva ersättning av skadevållaren.¹⁵⁴

1891 års sjölag genomförde framförallt två förändringar på detta område. Den ena utgjordes av en förändring av förhållandet mellan huvudregel och undantag i sådana fall då bägge parter varit vållande till sammanstötningen. Den s k fördelningsprincipen, att skadan skall fördelas efter storleken på parternas vållande, infördes nu som huvudregel. Enligt motiven gjordes detta för att inte domstolarna skulle ”undandraga sig den för hvarje fall nödiga pröfningen”.¹⁵⁵

¹⁴⁹ Lille, s. 41.

¹⁵⁰ Bucht, s. 65.

¹⁵¹ Bucht, s. 169.

¹⁵² Bucht, s. 169.

¹⁵³ Wikström, s. 14 f.

¹⁵⁴ Hambro, s. 300 f.

¹⁵⁵ 1864 års sjölag 49 §. Hambro, s. 87 f.

¹⁵⁶ Betänkande av 1882 års sjölagskommitté. avgivet 1887 s. 159.

Den andra förändringen utgjordes också den mer av en förskjutning än av en reell nyordning. Redaren framstår mera klart som det ansvariga subjektet vid tredjemansskador genom sitt nu klart uttalade principalansvar.¹⁵⁶ Någon möjlighet att regressa mot befälhavare eller anställda ges inte i lagen. Befälhavaren har i och för sig kvar en viss skadeståndsskyldighet, men endast mot "redare, lastägare eller annan, hvars rätt och bästa det åligger honom att bevaka".¹⁵⁷ I motiven förekommer ingenting som skulle kunna tyda på att detta ansvar kunde omfatta även kollisionens ansvar.

Däriigenom hade redaren fått ett principalansvar med en omfattning som först 1972 skulle komma att åvila också andra arbetsgivare.¹⁵⁸ Ansvaret var till och med så vidsträckt att det förutom besättningen även omfattade de som "utan att tillhöra besättningen förrättar skeppstjänst eller utför arbete ombord . . .". Sålunda omfattades redan då även tvångslots.

Anledningen till att redaransvaret blev så vidsträckt kan säkert sökas dels i möjligheten för redaren att begränsa sitt ansvar till fartyg och frakt, dels i möjligheten att försäkra detta ansvar. På landbacken, där möjligheten till ansvarsbegränsning inte fanns, förutsatte införandet av motsvarande principalansvar – förutom en utveckling av företagsförsäkringen – även den omfattande utvecklingen av socialförsäkringsskyddet; två förändringar som tillsammans gjorde ansvaret hanterligt.

Finansieringen av fartygsdriften

Även fartygsfinansieringen förändrades under denna period. Användningen av partrederi för den långfristiga finansieringen tillsammans med bodmeri för den kortfristiga hade fungerat bra under segelfartygens tid. Ångfartygen var emellertid betydligt mera kapitalkrävande. Tillbakagången för partrederi som finansieringsform medförde också förändrade kapitalbehov.¹⁵⁹ Genom bankväsendets utveckling blev en ny finansieringskälla tillgänglig. Under mitten av 1800-talet hade bankerna mest anlitats för finansiering av jordbruk och bergshantering.¹⁶⁰ Även varuomsättningens behov av kortfristig kredit hade underlättats med

hjälp av växeltransaktioner. Stockholms Enskilda Bank, som grundades 1856, inriktade sig på finansiering av den begynnande svenska industrialiseringen.¹⁶¹

En långfristig finansiering av sjöfarten med fartyg som säkerhet förutsatte ett tillförlitligt fartygsregister. Ett sådant inrättades redan 1854 i England, där bankväsendet var mycket mer utvecklat än i Sverige. Här i landet fick vi ett fartygsregister först genom fartygsinteckningslagen 1901.¹⁶²

Kredit med inteckning i fartyg som säkerhet spelade under denna period inte alls samma roll som inteckningarna för fastighetskrediter. Framförallt berodde detta på den dåliga ställningen en inteckningshavare hade i förhållande till en fordringsägare som var försedd med sjöpanträtt i fartyget.¹⁶³ Även efter 1901 fick därför redaren i första hand söka sig andra vägar för finansieringen av sin verksamhet. En väg var att utnyttja den numera allmänt förekommande aktiebolagsformen.¹⁶⁴

Den inbördes betalningsordning för fordringar av olika slag som kan uppkomma inom rederinäringen fick genom 1864 års sjölag en reglering som nästan helt saknats i 1667 års lag. Det tidigare tillämpade abandonsystemet, där redaren hade ett personligt betalningsansvar, ersattes av exekutionssystemet, varvid ansvarsbegränsningen uttrycktes så att redaren för vissa fordringar svarade endast med

¹⁵⁶ 1891 års sjölag 8§. Motiven s. 13.

¹⁵⁷ 59§ och motiven s. 53 f.

¹⁵⁸ Detta skedde genom tillkomsten av skadeståndslagen (1972:207) och det däri ingående tredje kapitlet.

¹⁵⁹ Abraham, s. 31 f. och Tiberger, Kreditsäkerhet s. 29.

¹⁶⁰ Brisman, s. 141.

¹⁶¹ Kock, s. 34 f.

¹⁶² Tiberger, Kreditsäkerhet s. 29 f. Fogelklou, s. 5 f. Lagen föregicks av en omfattande debatt kring frågan om kapitaltillskott till sjöfarten lämpligast åstadkoms genom pantsättning av fartyget eller genom bildandet av aktiebolag. NJA II 1962. Lagstiftning om inteckning i fartyg s. 2.

¹⁶³ Knoph, s. 52. Fogelklou, s. 12 f.

¹⁶⁴ Knoph, s. 52.

fartyg, frakt och eventuell last.¹⁶⁵ Samtidigt utökades antalet förmånsberättigade fordringar väsentligt. Bland dessa nya, prioriterade fordringar kan nämnas krav på ersättning för skador förorsakade genom fartygs ombordläggning.¹⁶⁶ Dessa fordringar, där borgenären endast hade sjöförmögenheten att hålla sig till, erhöll genom 1864 års sjölag även ett sakrättsligt skydd.¹⁶⁷ Fordringarna kunde under en sexmånadersperiod, från den dag fartyget ankom till sin slutliga lossningshamn i Sverige, göras gällande mot en förvärfvare av fartyget.

Anledningen till införandet av detta sakrättsliga skydd, som genom 1891 års sjölag fick namnet sjöpanträtt, var övergången från abandonsystemet till exekutionssystemet, varigenom redarens personliga ansvarighet bortföll.¹⁶⁸ Införandet av sjöpanträtt utgjorde alltså en kompensation till fordringsägarna för att de förlorade rätten att kräva redaren personligen. Samtidigt hade redaren, som ovan påpekats, ålagts ett principalansvar, varigenom han svarade för befälhavarens och besättningens culpa. Ett ansvar som dock var begränsat till sjöförmögenheten. Därigenom slöts cirkeln.

Lastägarens ställning

Även för lastägarna medförde 1864 års lag förändringar. Skadades lasten på grund av en sammanstötning kunde lastägaren kräva ersättning av den vållande på samma sätt som redaren. Däremot var inte längre lasten till-sammans med fartyg och frakt subjekt för de skadeståndsanspråk det påseglade fartyget kunde framföra.¹⁶⁹ Nu kopplades lasten fri i sammanstöttningsfallen. Kvar stod dock lik-som i dag ansvaret för bidrag till gemensamt haveri.

I ett fall gjorde reglerna avsteg från allmän-na skadeståndsrättsliga principer. Skadades lasten vid en sammanstötning där båda parter var vållande och domstolen dömde vart och ett av fartygen att bära sina skador, skulle enligt skadeståndsrätten båda dessa skadevällare an-svara solidariskt för lastskadorna. Här angav emellertid sjölagen att fartyg och last i detta sammanhang skulle behandlas som en enhet, varför lastägaren endast kunde vända sig mot

sitt eget fartyg med sina krav.¹⁷⁰

Genom tillkomsten av 1891 års sjölag sked-de inga andra förändringar avseende behand-lingen av lastskador vid sammanstötningar än de som berörts ovan i samband med redovis-ningen av hur fartyget behandlades.

Besättningen

När det gällde ersättning för besättningens ar-betsskador kan konstateras att sjömännen un-der denna period var klart privilegierade i för-hållande till industriarbetarna. Den skyldighet för befälhavaren att på fartygets bekostnad ombesörja att en skadad besättningsman kom under läkarvård som föreskrevs redan i Roles d'Oleron på 1100-talet fanns i utvecklad form kvar i 1864 och 1891 års svenska sjölagar.

Ett tecken på denna besättningens särställ-ning utgör den omständigheten att 1901 års lag angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbetet inte omnämner sjöfart som en av de verksamheter som omfattas av lagen. Tydligen menade lagstiftaren att sjömännen redan var tillräckligt skyddade. Däremot an-gavs stuveriverksamhet (lastning eller lossning av varor).¹⁷¹

Hambro motiverar sjöfartens särbehandling på följande sätt:

*"Oaktat besättningens förhållande till rederiet i flera hänseenden företer en viss likhet med den ställning tjenstehjon intaga till sin husbonde, hafva dock främmande länders lagstiftningar i allmänhet utsträckt rederiets skyldighet att dra-ga försorg om insjuknad eller skadad sjöman långt öfver de gränser, som för vård om tjäns-tehjon vanligen blifvit stadgade; och härtill förefinnes visserligen allt skäl".*¹⁷²

¹⁶⁵ Tiberg, Kreditsäkerhet s. 26 och Sandström, s. 64.

¹⁶⁶ Hambro, s. 400.

¹⁶⁷ Hambro, s. 401 och Tiberg, Kreditsäkerhet s. 26.

¹⁶⁸ Hambro, s. 402.

¹⁶⁹ Hambro, s. 303. Jfr. ovan om redovisningen av 1750 års försäkrings- och haveristadga s. 269–270.

¹⁷⁰ SjöL § 175. Hambro, s. 305.

¹⁷¹ Jfr fallet ND 1909 s. 427 (nedan s. 278).

¹⁷² Hambro, s. 108.

Försäkringen och kollisionsrisken

Försäkringsavsnittet i 1864 års sjölag är omfattande. Det omspanner 186–274 §§.

223 § anger omfattningen av försäkringsgivarens ansvar:

"Försäkringsgifwaren ware skyldig att, såwid icke annorledes är aftaladt, widkännas följden af all den fara, för hwilken fartyg eller last, under det sjöförsäkringen räcker, äro utsatta. I synnerhet swarar han för faran af:

1:o. naturhändelser och sjöolyckor, ändå att de uppkommit genom tredje mans wällande . . .

7:o. sammanstötning af fartyg, utan afseende derpå att det försäkrade föremålet omedelbart genom sammanstötningen eller genom dess följder lider skada, eller att den uppstår derigenom att af det försäkrade föremålet ersättning måste utgöras för skada, som tillfogas tredje man".

En inskränkning i försäkringsgivarens ansvar för tredjemansskadorna förekommer i den följande paragrafen:

"Deremot svarar försäkringsgifwaren icke:

1:o. wid försäkring af fartyg eller frakt, för den skada . . . som, utom vid sammanstötning, uppstår derigenom att redaren måste utbetala ersättning för den förlust, som genom befälhavarens eller besättningens förwällande blifwit tredje man tillfogad".

Skador på det egna fartyget på grund av sammanstötning täcktes av försäkringen även om befälhavaren eller besättningen varit vållande redan enligt punkt 1 i § 223. Sammanstötning ansågs vid denna tid vara en typisk sjöolycka.¹⁷³ Blir redaren på grund av sitt principalansvar skyldig ersätta skador på ett annat fartyg, då hans besättning vållat sammanstötningen, är även detta skadeståndsansvar täckt enligt 223 § 7:o.¹⁷⁴ Enligt 224 § 1:o utgör detta den enda form av tredjemansskada som försäkringen täcker, då skadorna vållats av befälhavaren och besättning. Därav följer att i den mån en besättningsman vållar en annan tredjemansskada blir redaren fortfarande ersättningsskyldig enligt sitt principalansvar, men

saknar möjlighet att utkräva ersättning från försäkringen.

Slutligen finns det situationer då sammanstötningen inte beror på vållande från befälhavarens eller besättningens sida. Redaren kunde trots detta bli skyldig att betala ut ersättning, enligt principer som tillämpades i vissa länder och som angav att i den mån det inte kunde utrönas vem som vållat skadan, denna skulle delas lika mellan parterna. Även detta fall omfattades av 223 § 7:o, varför ersättning utgick från försäkringen.¹⁷⁵

1891 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan

I 1891 års sjölag bantades försäkringsavsnittet från 88 till 36 paragrafer. Anledningen var enligt sjölagskommittén att lagen inte skulle reglera sjöförsäkringen fullständigt utan kompletteras med en allmän sjöförsäkringsplan (SPL) efter danskt-norskt mönster. Därigenom uppnåddes fördelen att bestämmelserna lättare skulle kunna *"år från år eller åtminstone med korta mellantider underkastas revision och förändring"*.¹⁷⁶ Den första planen, som tillkom 1891, reviderades också redan 1896 men blev sedan inte ersatt av en ny förrän nuvarande plan tillkom 1957. Samma långa livstid beskärdes 1891 års sjölag, som med en hel del revisioner i princip var gällande ända fram till 1973.

I förordet till 1891 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan (1891 års SPL) anges att den tillkommit på uppmaning av chefen för Kongl. Civildepartementet. Planen hade utarbetats i samverkan mellan sjöförsäkringsbolagen. Det angavs också att planen tillsammans med sjölagen skulle *"tjåna till rättesnöre för förhållandet mellan försäkringsgifvare och försäkringsstagare, därvid, då sjölagen icke öfverensstämmer med planen, denna senare skall lända till ejerrättelse"*.

¹⁷³ Hambro, s. 356.

¹⁷⁴ Hambro, s. 357.

¹⁷⁵ Hambro, s. 357.

¹⁷⁶ Motiven s. 171 f.

Regleringen av sammanstötningsskadorna i 1891 års SPL överensstämde i stort sett med motsvarande paragrafer i 1891 års sjölag. På en punkt skiljde de sig emellertid. Medan sjölagen täckte de tredjemansskador som vållats genom "sammanstötning" täckte planen dessa skador endast om de tillfogats genom "fartygs sammanstötning".¹⁷⁷ Enligt planen ersattes alltså endast de tredjemansskador som förorsakats genom en sammanstötning mellan två fartyg. Kollisioner med andra föremål omfattades inte av försäkringen, inte ens om redaren var ansvarig på grund av sitt principalansvar.

Efter en revision av planen 1896 (1896 års SPL) inskränktes försäkringsgivarens ersättningskyldighet för kollisionsansvaret ytterligare genom att endast ersättning för skada på *egendom* omfattades. Detta är första gången svensk rätt undantar personskador som drabbar tredje man från försäkringsgivarens ansvar.

Personskadorna och P & I-försäkringen

Att personskadorna undantogs från sjöförsäkringens omfattning kräver en närmare förklaring. För att få den måste vi gå några år tillbaka och förflytta oss till England.

Under 1800-talet fälldes i England några viktiga domslut och stiftades flera lagar som kom att påverka både redarens ansvar och hans försäkringsskydd ända fram till våra dagar. Här några av de viktigaste milstolparna.

1836 avgjordes genom domen *de Vaux v. Salvador* att även om sjöförsäkringsgivarna var ansvariga för de skador det försäkrade fartyget erhöll efter en kollision, så var de inte ansvariga för det skadestånd redaren kunde bli skyldig att erlagga till det andra fartyget på grund av besättningens vållande.¹⁷⁸

För att råda bot på den uppkomna situationen tillskapade försäkringsgivarna en speciell kollisionsklausul för att åtminstone delvis täcka detta redarens skadeståndsansvar. Klausulen, som fick namnet Running Down Clause, tillämpas än idag. Den täckte tre fjärdedelar av redarens skadeståndsansvar gentemot ett annat fartyg men undantog hans ansvar för

personskador och dödsfall samt för skador på andra föremål än fartyg, såsom dockportar, kajer m m. Dessutom undantogs ansvaret för skador på den egna lasten som uppstått vid sammanstötningen.¹⁷⁹

1846 tillkom den första Fatal Accidents Act, eller Lord Campbell's Act, som den också kallas. Denna lag gav efterlevande rätt att kräva ersättning på grund av dödsfall som förorsakats genom försummelse. Lagen var egentligen avsedd för järnvägsbolagen men kom även att tillämpas på sjöfarten. Redaren ålades sålunda genom denna lag obegränsat ansvar för den ekonomiska förlust den efterlevande lidit genom att inte längre erhålla understöd från den döde.¹⁸⁰

1847 ålades redaren enligt Harbours, Docks and Piers Clauses Act strikt skadeståndsansvar gentemot hamnmyndigheterna för skador som ett fartyg orsakade på hamnanläggningar.¹⁸¹

1854 tillkom den första i en lång rad av Merchant Shipping Acts, som begränsade redarens ansvar till 15 pund per ton för personskador och dödsfall. Detta var en gräns som ofta översteg värdet av fartyg och frakt.¹⁸²

1870 avkunnades domen "*the Westonhope*", som behandlade fartyget med samma namn. Fartyget hade gått förlorat utanför Godahoppssudden med last ombord. Denna last hade medtagits förbi destinationsorten och i domen fastslogs att redarens ansvar gentemot lastägaren inte var täckt under protectionförsäkringen (se nedan).¹⁸³

När sjöförsäkringsbolagen i England inte ville täcka mer än tre fjärdedelar av redarens kollisionsansvar bildade redarna egna "clubs" för att på ömsesidig basis i första hand täcka

¹⁷⁷ 1891 års sjölag 248§ andra stycket jämfört med 1891 års SPL §45 moment 1.

¹⁷⁸ *Dover*, Handbook s. 501 och *Marsden*, s. 237.

¹⁷⁹ *Dover*, Handbook s. 501 f.

¹⁸⁰ *Dover*, Handbook s. 502, *Marsden* s. 407 ff., *Flöystad*, s. 4.

¹⁸¹ *Dover*, Handbook s. 501.

¹⁸² *Flöystad*, s. 4.

¹⁸³ *Miller*, s. 147.

den återstående fjärdedelen samt ansvaret för personskador och dödsfall (*protection*). De första klubbarna, som bildades 1855, var the Britannia Club och the West of England Association. Efter domen "*the Westonhope*" kom klubbarna även att täcka redarens ansvar för lasten (*indemnity*).¹⁸⁴ Alltsedan dess går de under namnet P & I-Clubs.

I Skandinavien tillkom den första P & I-föreningen i Oslo 1897 då Assuranceforeningen Skuld bildades.¹⁸⁵ Tio år senare tillkom ytterligare en norsk P & I-förening nämligen Gard i Arendal. Denna förening försäkrade ursprungligen endast segelfartyg.

Sverige fick sin första P & I-förening 1910 genom att Sveriges Ångfartygs Assuransförening, som redan drev ömsesidig försäkring av fartyg, upprättade en avdelning för P & I.

Enligt Skulds villkor täckte den föreningen i huvudsak följande typer av skador:

- rederiets ansvar för personskador och dödsfall;
- rederiets ansvar för ersättning till tredje man för skador genom sammanstötning, under förutsättning att ansvaret inte var täckt under sedvanlig fartygsförsäkring (NPL 1871 eller DSK 1850);
- rederiets ansvar mot tredje man (lastansvaret inberäknat) för sådan skada som berodde på fel eller försummelse av befälhavare och besättning och som inte förorsakats vid sammanstötning;
- redarens ansvar för bortsprängning av vrak;
- redarens ansvar för omkostnader eller utgifter för besättningens vård eller dödsfall, förorsakade av sjukdom eller olycksfall, vilket åvilade redaren enligt norsk eller dansk sjölag kap. 3 och 4;
- omkostnader och utgifter i anledning av sådana typer av ansvar som nämnts ovan.¹⁸⁶

Ansvaret för personskador och ersättning till efterlevande vid dödsfall var, om än inte en okänd företeelse så åtminstone ett ointressant område för tillskaparna av 1891 års svenska sjölag.¹⁸⁷ Förmodligen berodde detta på att industrialiseringen först nu började nå Sverige och därmed placerade personskadorna i fokus.

Den första svenska domen avseende personskador till sjöss avkunnades 1897 men avdömdes efter 1864 års sjölag, eftersom olyckan inträffat redan 1891, dvs före ikraftträdandet av 1891 års sjölag.

NJA 1897 s. 495 (SHD)

Ångfartyget "*Alex. Keiller*" sammanstötte utanför Antwerpen med jakten "*Le Chocolat*", som erhöll åtskilliga skador. Dessutom omkom två personer ombord på jakten. Efter förlikning ersatte det svenska rederiet dödsbodelägarerna till de avlidna med ett visst belopp. Detta belopp krävdes åter av försäkringsgivaren. Domstolen ansåg att ersättningsskyldighet förelåg för försäkringsgivaren med hänvisning till redarens ansvar (§49) och försäkringsgivarens ansvar (Sjöl. 223§ 7 mom. jämfört med 224§ 1 mom.).

Några avgöranden som berörde frågan huruvida personskador omfattades av 1891 års sjölag förekom under 1900-talets första årtionden.

ND 1903 s. 509 (NJA 1903 s. 416)

Under lossning av silltunnor från ångaren "*Sophie*" brast vinschbommen och träffade en i lossningen deltagande arbetare, som därvid tillfogades kroppsskada. Rederiet ålades jämlikt 8§ sjölagen ersättningsskyldighet, då skadan uppkommit genom att fartygets befäl brustit i tillsynen över den vid lossningen använda materielen.

ND 1906 s. 36 (SHD)

En matros på ett med kol lastat fartyg fick i uppgift att hämta en tross i lastrummet. Han tände en tändsticka för att kunna se bättre och förorsakade därvid en explosion av kolgas, varvid han skadades. Rederiet blev ersättningsskyldigt (8§ sjölagen), då befälet inte anordnat ventilation av lastrummen.

¹⁸⁴ Miller, s. 147 och Dover, s. 512.

¹⁸⁵ Flöystad, s. 4.

¹⁸⁶ Schiørring, s. 322 not 2.

¹⁸⁷ Platou, s. 429.

ND 1907 s. 424 (SHD)

Eldaren ombord på ångfartyget "Sylphide" fick tillsägelse av maskinisten att känna efter om ett lager gått varint. Innan eldaren dragit tillbaka armen sattes maskinen igång med påföljd att armen skadades svårt. Rederiet blev ersättningsskyldigt enligt 8§ sjölagen, då skadan ansågs förorsakad genom försummelse av befälhavare eller besättning.

I två andra svenska HD-avgöranden fastslogs att även ersättning till efterlevande omfattades av 8§ sjölagen.

ND 1908 s. 425 (SHD)

Då ångaren "Gunhild" under ledning av lots var på utgång från Åhus medförde hon på släp en öppen lotsbåt med två lotsar ombord. Lotsbåten kantrade och lotsarna drunknade utan att olyckan observerades från ångaren. Efterlevande änka och barn yrkade och erhöll ersättning. Besättningen ombord på "Gunhild" hade genom sin försumlighet att inte hålla utkik på lotsbåten medverkat till lotsarnas död (8§ sjölagen).

ND 1909 s. 427 (SHD)

*Under lossning av stenkol från ångfartyget "Jarl", ett arbete som ombesörjdes av en stuve-
riförening, skadades en av arbetarna så svårt att han senare avled. Föreningen hade försäkrat sina medlemmar mot skada till följd av olycksfall i arbete, men då föreningen inte var inregistrerad kunde denna inte vara arbetsgivare. Enligt 8§ sjölagen var redaren arbetsgivare och ålades att utge livränta till änka och barn.*

Fallet är inte renodlat, då culpa hos befälhavaren eller besättningen inte visades. Istället fanns en skriftlig förbindelse, som rederiet under hot om kvarstad undertecknade, av innebörd att rederiet förband sig att till de efterlevande erlägga det belopp som kunnat utgå enligt 1901 års lag om olycksfall i arbetet.

Man kan förmoda att fallet "Alex. Keiller" föranledde åtskillig diskussion i sjöförsäkringskretsar. Ansvar för personskador under kollisionsansvaret hade försäkringsgivaren inte räknat med. Säkert går det att här finna anledningen till att personskadorna helt ströks från tredjemannsskadorna i 1896 års SPL.¹⁸⁸

Sammanfattning

Vid en analys av den historiska utvecklingen av reglerna kring kollisionsskador och riskfördelningssystem fram till 1900-talets början kan man finna vissa utvecklingstendenser. En central omständighet som måste ligga till grund för en sådan analys utgör frekvensen och karaktären av kollisionsskador.

Under den långa, här behandlade tidsperioden kan noteras en markant ökning både av antalet kollisionsskador och av svårighetsgraden hos dessa – främst till följd av ångfartygens tillkomst under mitten av 1800-talet. Dessförinnan utgjorde fartygssammanstötningar inte något av de mera centrala riskmomenten vid en sjötransport. Detta visar sig också i de regler som hade till uppgift att ange hur uppkomna kollisionsskador skulle ersättas. Fram till mitten av 1800-talet tog reglerna framförallt sikte på att lösa de skadesituationer som inträffade inom ett hamnområde. Där var farten oftast låg och skadorna begränsade.

När det gäller utformningen av reglerna för kollisionsfall finner vi en utveckling från kasuistiska lösningar till mera generella. Den germanska rättens strikta ansvar blandas ofta med den från den romerska rätten härstammande culparegeln. Den senare går segrande ur striden.

1891 års sjölag bygger på en mycket nyanserad culparegel, som når sin fulländning i regleringen av sådana fall där båda fartygen varit vållande. Här skall en fördelning av ersättningen göras i proportion till graden av vartderas vållande.

Ansvaret för lastskador har också förändrats. Detta ansvar låg från början hos befälhavaren och eventuellt hos den enskilde besättningsmannen. Genom 1864 års sjölag övertog redaren detta ansvar via sitt principalansvar. Dock kvarstod regressmöjligheten för redaren gentemot skadevällaren även efter denna tidpunkt.

¹⁸⁸ Schiöring (s. 330 not 31) påpekar att de svenska kaskopoliserna inkluderade personskador och förlust av liv upp till 10% av försäkringsvärdet

1864 års sjölag medförde också en brytning av intressegemenskapen mellan fartyg och last avseende tredjemansskadorna. Fram till denna tidpunkt hade fartyget och dess last ur många synvinklar uppfattats som en enhet, trots att äganderätten i normalfallet numera var uppdelad. Efter denna lagrevision utgjorde inte längre lasten ett subjekt för de skadeståndsanspråk som kunde riktas mot det påseglade fartyget utan endast fartyget – med det värde som representerades av fartygsvärdet och frakten.

När man studerar de regler som anger hur besättningen skulle behandlas, speciellt vid sjukdom eller olycksfall, slås man av den omsorg som de ger uttryck för. Skyldigheten för befälhavaren att på olika sätt ta hand om en skadad besättningsman finns omnämnd redan i de mycket tidiga regelsamlingarna. Reglerna förändras sedan inte nämnvärt under den här undersökta perioden. En förändring kan dock påvisas genom att redaren enligt några svenska HD-domar från slutet av 1800-talet ålades ersättningskyldighet gentemot efterlevande till en avliden sjöman. Av redogörelsen kan man även dra slutsatsen att det först var under 1800-talet som fartygskollisionerna i nämnvärd utsträckning kom att föranleda personskador eller dödsfall bland besättningen.

Finansieringsformerna för sjöfarten förändrades betydligt under den studerade perioden. Speciellt gäller detta formerna för den externa finansieringen, dvs då pengar tillskötts från andra än de direkt medagerande. För finansieringen av varuimporten användes sjölånet under antiken och medeltiden. När denna låneform förbjöds till följd av katolska kyrkans ränteförbud utvecklades andra former. Av särskild betydelse var framväxten av olika slags associationer, bland vilka de ostindiska kompanierna utgör belysande exempel.

Även för finansiering av nybyggnad av fartyg tillgreps sjölånet. När detta förbjöds blev partrederiet den associationsform som framförallt kom att användas. Denna form för ägande var den dominerande fram till mitten av 1700-talet. Därefter ägde redarna till stor del hela sitt fartygsbestånd ensamma. Mekani-

seringen av sjöfarten under slutet av 1800-talet krävde åter nytt kapital till sjöfartsnäringen. I stället för att mobilisera detta nya kapital via partrederier blev andra finansieringsformer möjliga genom att fartygshypoteket tillskapades. I Sverige skedde detta genom inrättande av fartygsregistret 1901.

Finansieringsformerna har nära samband med frågorna om risktagande och riskspridning. Det redovisade materialet ger vid handen att finansieringsformerna åtminstone vid två tillfällen påverkat respektive påverkats av försäkringsmöjligheterna. Först kan nämnas att tillskapandet av själva försäkringsinstitutet föranleddes av att sjölånet förbjöds under 1200-talet. När sedan partrederiformens betydelse minskade under mitten av 1700-talet möjliggjordes denna förändring av att inhemsk försäkring av fartyg fanns att tillgå, varför partrederiet inte längre behövde utnyttjas som riskspridningsinstrument.

Skador på det försäkrade fartyget till följd av fartygskollisioner var en av de skadetyper som omfattades av de första svenska sjöförsäkringarna. Kollision, eller översegling som termen löd, var en typisk sjöfara. Däremot kom redarens tredjemansansvar till följd av en fartygskollision inte att täckas av försäkring förrän genom 1864 års sjölag. Dessförinnan hade denna risk inte varit omnämnd i lagkomplexen och alltså inte heller varit explicit undantagen från täckningsfältet. Förklaringen till det nyvunna intresset för denna skadetyper kan vi naturligtvis finna i ökningen av antalet fartygskollisioner. Noteras bör att redaren ännu 1864 inte ålagts ansvar för de personskador som drabbade personer ombord på det påseglade fartyget.

Redarens utökade ansvar för skador som drabbade tredje man ledde under slutet av 1800-talet till bildandet av särskilda försäkringsföreningar, s k Protection & Indemnity Clubs, för täckande av denna speciella risk.

Sammanfattningsvis kan man påstå att ursprunget till den ännu idag tillämpade modellen för riskfördelning och försäkringskydd på sjötransporternas område står att finna i tiden mellan 1850 och 1900.

Källförteckning

- ABRAHAM, HANS J., Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht. Hamburg 1950.
- ANNERS, ERIK, Den europeiska rättens historia I. Några huvudlinjer. Stockholm 1974.
- BELFRAGE, KURT, Bank- och börsväsen. En sammanfattande redogörelse. Stockholm 1920.
- BRISMAN, SVEN, Sveriges affärsbanker. Grundläggningstiden. Stockholm 1924.
- BUCHT, OTTO, Försäkringsväsendets företagsformer från antiken till våra dagar. Stockholm 1936.
- DOVER, VICTOR, A Handbook to Marine Insurance. 8 ed. London 1975.
- FLINTBERG, JACOB A., Anmärkningar till Sveriges rikets sjölag. 2:a uppl. Stockholm 1802.
- FLÖYSTAD, EINAR, Protection and indemnity. Sjörättsföreningen i Göteborg, skrifter nr 9. Göteborg 1953.
- FOGELKLOU, LARS, Om fartygsintekning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. Sjörättsföreningen i Göteborg, skrifter nr 4. Göteborg 1950.
- FRÅNGSMYR, TORE, Ostindiska kompaniet. Människorna, äventyret och den ekonomiska drömmen. Bra böcker AB. 1977.
- GOWER, L.C.B., The Principle of Modern Company Law. 3 ed. London 1969.
- GRANFELT, F., Om försäkringsavtalets uppkomst och utveckling. JFT 1908 s. 1-112.
- GRIFFIN, J. W., The American Law of Collision. New York 1949.
- GRONFORS, KURT, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndsproblem vid trafik till lands, till sjöss och i luften. Uppsala 1952. - Sjörättens kollisionsansvar. AIS Bd. 12. s. 327-367.
- HAMBRO, C.F., Den privata sjörrätten enligt svensk lagstiftning. 2:a uppl. Stockholm 1881.
- MASSLÖF, OLOF, Lagbildning och företagsorganisation genom tusen år. Stockholm 1980.
- HECKSCHER, E.F., Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Andra delen. Det moderna Sveriges grundläggning. Andra halvbandet. Stockholm 1949.
- HEILBORNER, R. L., Från bytesshandel till handelsutbyte. 2 uppl. Stockholm 1968.
- HUBERMAN, LEO, Människans rikedomar. 4:e upplagan. Ystad 1980.
- KLÆSTAD, HJELGE, Rederansvaret. København 1920.
- KNOPII, RAGNAR, Norsk Sjørett. Oslo 1931.
- KOCK, KARIN, Svenskt bankväsen i våra dagar. Stockholm 1930.
- LILLE, AXEL, Försäkringsväsendet, dess historiska utveckling och nationalekonomiska betydelse. Helsingfors 1882.
- LINDSAY, W.S., History of Merchant Shipping and Ancient Commerce. Vol. 1-4. New York 1965.
- MARSDEN, R.G., The Law of Collisions at Sea. 11th ed. by K.C. McGuffie, British Shipping Laws 4. London 1961.
- MILLER, DAWSON, Protection and indemnity associations. Ur Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge, s. 146-154. Stockholm 1956.
- MODEE, GUSTAF R., Publique handlingar, 5:e delen, Stockholm 1756.
- MØLLER, AXEL, Erstatningsansvaret ved skibssammenstød. Første del. Erstatningsreglerne København 1914.
- GOMBRII, K. J., GRAUER, H.P., SANDBERG, K., LANDMARK, E.A. Nordisk skipsfart under fremmed flagg, Oslo 1979.
- PARDESSUS, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle. Paris 1828. Omtryckt Torino 1960.
- PLATOU, OSCAR, Forelæsninger over norsk søret. Christiania 1900.
- SANDSTRÖM, JAN, Befälhavareavtal och sjöpanträtt. Sjörrättsföreningen i Göteborg, skrifter nr 37. Göteborg 1969.
- SCHJØRRING, GEO K., Den danske søforsikringspolice. København 1924.
- SEVON, LEIF, Försäkrings- och haveristädgans tillkomsthistoria. JFT 1965 s. 349-365.
- SUNDIN, KRISTER, Protektionism och bilaterala sjöfartsavtal. Sjörrättsföreningen i Göteborg, skrifter nr 61. Klippan 1981.
- SÖDERBERG, TOM, Försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden. Stockholm 1935.
- TIBERG, HUGO, Kreditsäkerhet i fartyg. Stockholm 1902.
- WAGNER, RUDOLF, Handbuch des Seerechts. Zweite Auflage. Leipzig 1906.
- WETTERSTEIN, PETER, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. En skadeståndsrättslig studie. Åbo 1980.
- WIKSTRÖM, KARL J., Sjöfart och Sjomän. Helsingborg 1979.
- ÅBERG, ALF, Vår svenska historia. Lund 1979.

M A R I U S

Nr. 92

Mats Tullberg

FÖRDELNINGEN AV REDARENS KOLLISIONSANSVAR

MELLAN KASKO- OCH P&I-FÖRSÄKRING



Oslo, juni 1984.

Innehållsförteckning

	sid
Förord	
1. Inledning	4
2. Kaskoförsäkringens kollisionsbegrepp	7
2.1 Typen av sammanstötningar som kaskoförsäkringen omfattar	8
2.2 Båtförsäkringens kollisionsbegrepp	15
2.3 Fartygstillbehören förorsakar sammanstötningar	20
2.4 Förmedlad sammanstötning	22
2.5 Kaskoförsäkringens undantag för skador genom bruk av ankare, förtöjningar, lastnings- och lossningsanordningar	25
2.6 Användning av ankare i räddningssyfte	35
2.7 Fartygsmanöver som räddningsåtgärd	38
3 Några ytterligare gränsdragningsproblem som kaskoförsäkringens regler om kollisionsansvaret föranleder	42
3.1 Kaskoförsäkringens beloppsgränser samt ansvaret för följdskador till en sammanstötning	43
3.2 Kollisioner mellan systerfartyg	49
3.3 Kollisioner under bogsering	52
3.4 Kollisionsansvar på kontraktuell grund	56
4 En internationell jämförelse	60
4.1 England	60
4.2 Tyskland	61
4.3 UNCTAD	64
Källförteckning	65

Förord

Denna uppsats utgör en delredovisning av en undersökning om hur försäkringsskyddet vid fartygskollisioner är utformat. I föreliggande framställning redogörs för hur redaren genom olika försäkringar skyddar sig mot ett eventuellt kollisionansvar. I artikeln Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning publicerad i NFT 1983 s. 254 beskriver jag utvecklingen bakom dagens riskspridningssystem.

Avsikten är att en tredje rapport med rubriken Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. En ersättningsrättslig studie skall publiceras i Sjöföretsforeningens i Göteborg skrifter under hösten 1984.

Göteborg i maj 1984

Mats Tullberg

1. Inledning

Sedan mitten av 1800-talet omfattar svensk kaskoförsäkring av fartyg även det skadeståndsansvar som kan åvila redaren till följd av en fartygskollision. Kaskoförsäkringens kollisionsansvar var ursprungligen avsett att täcka det kollisionsansvar som redaren hade enligt sjölagen. Efterhand har denna koppling släppts och andra omständigheter har fått påverka kaskoförsäkringens omfattning. Under slutet av förra seklet begränsades ansvaret till att inte omfatta personskador.

Framförallt är det tillkomsten och utvecklingen av P&I-försäkringen som har påverkat kaskoförsäkringens innehåll. P&I-försäkringen är redarens egentliga ansvarsförsäkring och träder normalt in där kaskoförsäkringens ansvarsmoment tar slut. Kopplingen mellan kasko- och P&I-försäkringen är oftast konstruerad så att P&I-försäkringen omfattar hela redarens kollisionsansvar med undantag för det ansvar som täcks av kaskoförsäkringen. Med en sådan lösning är avsikten att försäkringstagaren inte skall behöva drabbas av några glapp i försäkringskyddet.

För den försäkringstagare som är utrustad med en kaskoförsäkring och en till denna anpassad P&I-försäkring saknar fördelningen av kollisionsansvaret mellan kasko- och P&I-försäkringen intresse då hans kollisionsansvar under alla omständigheter kommer att vara täckt av en försäkring. Gränsdragningen har alltså framförallt intresse för de två försäkringsgivarna för kaskoförsäkringen och P&I-försäkringen.

Enligt de nordiska försäkringsvillkoren omfattar kaskoförsäkringen idag i regel redarens ansvar för de skador på tredjemans egendom som uppkommer till följd av att hans fartyg sammanstött med ett annat fartyg eller föremål. Däremot ersätter inte kaskoförsäkringen personska-

dor eller oljeskador även om dessa uppkommer till följd av en fartygskollision. Ansvaret är också begränsat sålunda att ett separat försäkringsbelopp gäller för ansvarsskadorna. Skulle alltså det försäkrade fartyget i samband med en fartygskollision erhålla så kraftiga skador att en totalförlust uppkommer och hela försäkringsbeloppet går åt till att täcka totalförlusten återstår ett lika stort belopp för att täcka det eventuella kollisionsansvaret. Skulle detta senare försäkringsbelopp inte räcka till för att täcka ersättningsskyldigheten uppkommer ett s.k. överskjutande kollisionansvar vilket i sin tur faller på P&I:ns lott att ersätta.

Den nordiska regleringen är emellertid inte enhetlig och heller inte problemfri. Innehållet i och tolkningen av kaskoförsäkringens kollisionansvar har under de senaste 20 åren föranlett en relativt hög frekvens av domstolsavgöranden, skiljedomar och utlåtanden av dispasschörer. I denna framställning avser jag att undersöka vilket innehåll kaskoförsäkringens kollisionansvar har idag i Sverige, Norge och Danmark, med ledning av gällande försäkringsvillkor, rättspraxis samt tillgängliga skiljedomar och dispasschörutlåtanden samt göra en begränsad jämförelse med förhållandena i England och Tyskland.

För att kunna ge en uppfattning om kollisionansvarets utformning hos de olika villkoren har jag valt att undersöka de ansvarsbärande klausulerna i försäkringsvillkoren utifrån vissa kriterier. De kriterier jag därvid valt är kravet på arten av sammanstötning, hur villkoren ställer sig då fartygstillbehören förorsakar sammanstötningsskador och till förmedlade sammanstötningar. Dessutom är det av intresse att undersöka de villkor som undantar skador genom bruk av ankare, förtöjningar, lastnings- och lossningsanordningar.

Efter en genomgång av hur kaskoförsäkringens kollisionsansvar utformats med ledning av dessa kriterier återstår ytterligare några avgränsningar av kollisionsansvaret innan bilden blir fullständig. Genom att en fartygsmanöver ibland kan rubriceras som en räddningsåtgärd vidtagen för att skydda ett kaskointresse från skador kommer de skador som uppkommer till följd av räddningsåtgärden att falla på kaskoförsäkringen även om den aktuella händelsen inte faller in under villkorens bestämmelser om kollisionsansvaret. En annan situation som tarvar en redovisning är hur kollisioner mellan systerfartyg behandlas liksom kollisioner i samband med bogsering. I vissa situationer blir redaren via t.ex. ett bogseringskontrakt skyldig att åtaga sig ett större kollisionsansvar än som följer av gällande lagregler. Det visar sig att några försäkringsvillkor anger att kaskoförsäkringen täcker även detta kontraktuella ansvar så länge de använda kontrakten kan anses vara sedvanliga, medan andra villkor anger att ansvaret måste vila på utomkontraktuell grund för att ersättas. Slutligen anges också i några villkor en begränsning av kollisionsansvaret genom att inte samtliga följdskador ersätts.

2. Kaskoförsäkringens kollisionsbegrepp

I likhet med alla former av försäkringar omfattar kaskoförsäkringen inte ett större försäkringsskydd än som framgår av försäkringsvillkoren för varje enskilt försäkringsavtal. De försäkringsvillkor som anger försäkringens omfattning brukar benämnas ansvarsbärande klausuler. I de ansvarsbärande klausuler som reglerar omfattningen av kaskoförsäkringens kollisionsansvar ges i de nordiska försäkringsvillkoren olika definitioner av vad som i respektive klausul menas med en fastygskollision. Ett förhållande som kan synas märkligt då redan sjölagens regler om redarens kollisionsansvar innehåller en definition av vad som menas med en fartygskollision, vilken emellertid frångåtts i försäkringsvillkoren av försäkringstekniska eller möjligen ekonomiska skäl.

Sjölagen har en mycket vidsträckt definition av kollisionsbegreppet genom att det inte behövs någon som helst beröring mellan de inblandade fartygen för att ett sjörättsligt kollisionsansvar skall uppkomma. Det räcker att en vårdslös manövrering ger upphov till en skada. Däremot uppställer sjölagen kravet att det föremål som skadats måste utgöras av ett fartyg eller personer eller gods ombord på ett fartyg. Skador på föremål i land såsom kajanläggningar, kranar och andra lastnings- och lossningsanordningar omfattas alltså inte av den sjörättsliga regleringen. Naturligtvis innebär inte detta förhållande att redaren saknar ansvar för t.ex. det fall att hans fartyg genom en vårdslös manöver förorsakar skador på en kaj. Konsekvensen blir endast att denna senare situation får bedömas utifrån den allmänna skadeståndsrättsliga regleringen. I beskrivningar av sjörättens regler om fartygskollision brukar man sätta etiketter på de typkollisioner som lagen reglerar för att därigenom kunna förenkla beskrivningen av regleringen. Även för denna framställning kan det vara lämpligt att använda dessa etiketter.

För att beskriva den situation som man normalt förknippar med en fartygskollision, nämligen att två fartyg sammanstötter, brukar man tala om en egentlig sammanstötning. Till denna grupp brukar även hänföras det fall då fartyget A kolliderar med fartyget B som i sin tur kolliderar med fartyget C. En indirekt sammanstötning uppkommer däremot om fartyget genom sin manövrering orsakar en sammanstötning mellan två andra fartyg. Slutligen har vi också den oegentliga sammanstötningen som enligt sjölagens definition omfattar både den indirekta sammanstötningen och det fall då ett fartyg genom sin manövrering tvingar ett annat fartyg på grund eller att sammanstöta med ett annat föremål än ett fartyg.

Av de undersökta försäkringsvillkoren är det endast Allmän svensk sjöförsäkringsplan 1957 (SPL) som direkt tagit efter sjölagens definition av vad som menas med en fartygskollision, dvs en omfattning som inbegriper både egentliga och oegentliga sammanstötningar. Däremot saknar SPL sjölagens begränsning att det skadade föremålet måste vara ett fartyg, personer eller last ombord på ett fartyg.

2.1 Typer av sammanstötningar som kaskoförsäkringen omfattar.

De flesta försäkringsvillkoren förutsätter att en egentlig sammanstötning inträffat eller att det försäkrade fartyget sammanstött med ett annat föremål för att ersättningsskyldighet skall uppkomma för kaskoassuradören. Det är som tidigare nämnts, endast SPL som förutom egentliga sammanstötningar även omfattar de oegentliga. I SPL § 76 b) och c) anges, att under kollisionsansvaret täcks försäkringshavarens ersättningsskyldighet till följd av att det försäkrade fartyget eller dess båtar under användning i fartygets tjänst sammanstött med annat fartyg eller luftfartyg eller till följd av

fartygets eller båtarnas manövrering förorsakat skada utan att sammanstötning ägt rum.

I den opublicerade kommentaren till SPL anges att syftet med utformningen av ansvaret varit att täcka kollisionansvaret i den omfattning som sjölagen anvisar.¹⁾ Det är inte förvånande att SPL valt denna lösning då planen är avfattad för att kunna användas för försäkring av ett ganska heterogent fartygsbestånd där redaren inte alltid har en kompletterande P & I-försäkring.

I kommentaren till Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976 (AV) definieras omfattningen med följande beskrivning. "Kaskoassuradörens ansvar är begränsat till skada som vållas genom direkt sammanstötning. Det försäkrade fartyget eller dess båtar skall ha varit i direkt fysisk kontakt med annat fartyg eller föremål."²⁾ Definitioner med samma innehåll återfinns även i motiven till Norsk sjöförsäkringsplan av 1964, rederplanen (NRPL) § 194 och i Tybjergs kommentar till Dansk Sjöförsäkringskonvention af 2. april 1934 (DSK) § 162.³⁾

Däremot krävs enligt villkoren ingen speciell kraft i beröringen utan varje stötning, pressning eller beröring, hård eller lätt, omfattas av ordet sammanstötning. I motiven till AV och NRPL anges explicit att ansvaret för skada, som fartyget vållar genom att hugga eller pressa mot en kaj går in under kaskoförsäkringen.

Villkoren ger emellertid ingen ledning för hur skador till följd av en i tiden utdragen beröring skall behand-

1) Se kommentaren till SPL under § 75 och § 80.

2) Kommentaren till § 6 d) s. 53.

3) I de Norska motiven s. 154 respektive i den danska kommentaren s. 159.

las men man kan utgå från att skador till följd av en långvarig beröring kan komma att rubriceras som slitage-skador istället för sammanstötningsskador och därmed bli undantagna från försäkringsskyddet.

Tolkningen av vad som innefattas i villkorens sammanstötningssbegrepp har varit föremål för flera domstolsavgöranden i ett speciellt hänseende nämligen om ett drag, alltså sammanstötningens motsats, kan anses utgöra en stöt i villkorens bemärkelse. Det vägledande domstolsavgörandet på området, "Ida Knutsen"-fallet ⁴⁾ från Norges Høiesterett, är så gammalt som från 1929 men är fortfarande aktuellt genom att motiven till både NRPL och SPL uttalar sig för att upprätthålla den gränsdragning som "Ida Knutsen" ger uttryck för.

I "Ida Knutsen"-fallet hade bogserbåten Ida Knutsen förlist under en bogsering genom att ett oväntat drag i bogservajern uppstått. Norges Høiesterett ansåg inte att drag gick in under beskrivningen av en sammanstötning i den då gällande norska planen. I domstolens domskäl heter det bl.a.:

"I naervaerende tilfelle foreligger der ikke noen 'støtning' - berøring gjennom et støt - men derimot berøring gjennom et drag, formidlet ved den tauforbindelse som på forhånd efter avtalet var anbragt mellem fartøiene."..... "Bestemmelsen inneholder et saerskilt tillegg till kaskoforsikrerens risiko utover skade på det forsikrede skib selv, og kan under disse omstændigheter ikke uten sterke grunner gis en utvidet anvendelse."... "Visstnok gir bestemmelsens motiver uttrykk for, at ordet 'støting' ikke må anvendes for snevert, men at der også må gis plass for en blott og bar 'berøring'. Men man må gå ut fra, at motivene hermed kun har hatt

4) ND 1929 s. 248 (NHR)

for øie en berøring av i det vesentlig samme art som et støt, om den enn i egentlig forstand, f.eks. på grunn av den mindre kraft hvormed berøringen foregår, eller på grunn av den mindre motstand som den annen gjenstand gjør, ikke efter almindelig sprogbruk kan kreves et støt, men innskrenker sig til noget som ikke har den samme utpregede karakter som et sådant."

I en partikulärdispasch avgiven av dispaschören i Göteborg 1969 var gränsen mellan støt och drag ånyo föremål för bedömning. ⁵⁾ Händelseförloppet var följande:

Fiskebåten GG 567 "Marino" låg vid kaj på Öckerö och lossade skrapfisk. Lossningen gick till så att snabeln till en på land befintlig elevator stod mot båtens däck. För att "Marino" skulle ligga still vid kajen under lossningen gick motorn "sakta fram". Plötsligt hördes ett dunk från propellern och motorn började gå back. Marino kom i rörelse bakåt och elevatoren fastnade i riggen och dess ställning vek sig. Vid en sedermera företagen besiktning visade det sig att reverseeringsstången brutits av. Orsaken till det inträffade antogs vara att en av de stora gummiringar som hängde på kajsidan kommit in i propellern och åstadkommit skadan.

Försäkringen var tecknad enligt SPL:s villkor. I domskälen hänvisar dispaschören till bl.a. NRPL:s och AV:s motiv samt till "Ida Knutsen"-målet men anser att "oaktat den tämligen vidsträckta innebörd som lagts i ordet 'sammanstötning' och 'stötning' i ovan angivna kommentarer kan jag icke finna att 'Marinos' oväntade rörelse vid kaj, som dragit med sig elevators snabel och vållat skadan å elevatoren, kan fall in under definitionen av sammanstötning, stötning eller kollision." ⁶⁾

5) ND 1969 s. 130. Dispaschen också publicerad i Pineus, Assuradören s. 227

6) Pineus, Assuradören s. 330.

Av formuleringen "dragit med sig" kan man sluta sig till att dispaschören ansett händelsen mera vara av typen drag än av typen stöt. Fallet belyser svårigheten rent praktiskt med att dra gränsen mellan stöt och drag även med en entydig juridisk tolkning som ger vid handen att skador till följd av drag inte omfattas av kaskoförsäkringen.

Fördelningen mellan kaskoförsäkringen och P & I-försäkringen eller som i detta fallet företagsförsäkringens ansvarsdel ligger alltså i analysen av det faktiska händelseförloppet. Från beskrivningen av händelseförloppet kan vi utläsa att Marino kom i rörelse bakåt, att elevatoren fastnade i riggen och att därigenom skada uppkom. Vid det tillfälle då Marino började röra sig verkar det, enligt dispaschörens beskrivning, som elevatoren inte var i kontakt med Marinos rigg. Först genom Marinos rörelse uppkom denna kontakt. Med ett sådant händelseförlopp ligger anknytningen till en stöt enligt min mening närmare än till ett drag. Annorlunda hade situationen varit om elevatoren varit fäst vid fartyget och i samband med fartygets rörelse dragits med.

Hade försäkringen varit tecknad på AV:s eller NRPL:s villkor hade utgången blivit densamma som i dispaschen genom att dessa villkor uttryckligen från kollisionensansvaret undantar skador till följd av användningen av lastnings och lossningsanordningar, ett undantag som SPL saknar. (Jfr nedan avsnitt 2.5)

Den ståndpunkt som alltså tagits i Sverige och Norge genom att inte jämställa skador till följd av drag med stötningsskador har inte valts vid tolkningen av den danska konventionen där man istället kommit fram till det motsatta resultatet.

Tybjerg anger i sin kommentar att man i praxis likställt "Ankers Fisker af Kabel o. lign. og efter omstaendighederne, Trosses Traek i Gjenstand, till hvilken den ev. fastgjort, eller som den har fisket" med en sammanstötning. Tybjerg hänvisar därvid till "Radni"-domen,⁷⁾ där händelseförloppet var följande:

Två trålare "Høddaberg" och "Radni" var förtöjda sida vid sida. P.g.a. blåst förhalades "Radni" bort från "Høddaberg". Efter ett missförstånd hamnade en wire i vattnet. Trots eftersökningar kunde den inte återfinnas. När "Høddaberg" nästkommande dag skulle avgå visade det sig att wiren hade fastnat i hennes propeller.

I sitt domslut, vilket stod sig i Østre Landsret, konstaterar Faerøernes ret att "ansvar følger af Konventionens § 162", dvs att den situation då ett främmande föremål helt enkelt fastnar i propellern och förorsakar skador, skall jämföras med att skadan orsakats genom en sammanstötning.

Kofoed/Aagaard-Hansen menar att i dansk dispasschörspraxis det fall då ett fartyg med hjälp av en tross drar ned en dykdalb jämföras med en sammanstötning. Däremot menar författarna att man i praxis inte jämför det tillfälle då ett släp blir neddraget genom att drag i släptrossen med en sammanstötning.⁸⁾

Kofoed/Aagaard-Hansens ståndpunkt avseende rättsläget vid skador förorsakade genom en bogserbåts drag i bogsertrossen har frångåtts i en senare avkunnad dom av Sö- och Handelsrätten i København.⁹⁾ Bakgrunden till domen var följande:

Kabelfartyget Henry P. Lading höll på med kabelreparationer på Kattegatt. Fartyget saknade eget

⁷⁾ ND 1952 s 275 (SØHR)

⁸⁾ Kofoed & Aagaard-Hansen s. 86 f.

⁹⁾ ND 1976 s. 83 (SØHR).

maskineri och assisterades därför av bogserbåten Skuld. Dessutom deltog ett dykarföretag med ett mindre fartyg Dykkeren. Vid en manöver medverkade både Skuld och Dykkeren. En tross var spänd mellan Skuld och Dykkeren. Genom ett misstag spändes denna tross så hårt att Dykkeren välte och gick till botten. De ombordvarande räddades över till Skuld och Dykkeren blev sedermera bärgad.

Försäkringen var tecknad på DSK:s villkor. Sø- og Handelsretten menade att det inte kunde antagas att man vid användningen av ordet "sammenstød" vid utformningen av DSK avsett att ta ställning till de skador som orsakades genom ett drag. Det förelåg heller inga andra upplysningar om de försäkringsmässiga intressen eller konsekvenser som var knutna till frågeställningen. I det läget, menade domstolen, "er det naerliggende at antage, at de samme grunde vaere sig of historisk eller praktisk art, der har medført, at ansvar for skadeforvoldelse ved sammenstød er knyttet til de skadefoldende skibs kaskoforsikring, også kan foreligge ved skadeforvoldelse, der opstår ved et traek i et andet skib. Det afgørende må antages at vaere, om et skib ved en opstået saerlig kraftpåvirkning eller saerlig hurtig aendret kraftpåvirkning forvolder skade på et andet skib, hva enten det sker ved stød eller traek". Slut-satsen blev alltså att ansvaret för dragskador åvilade kaskoassuradören.

Domstolens resonemang är på något sätt belysande för hela frågeställningen kring var gränsen skall dras mellan kasko- och P & I-försäkringen när det gäller kollisionsansvaret. Som domstolen mycket riktigt påpekar finns det inga speciella försäkringsmässiga intressen eller konsekvenser som påverkar var gränsen skall dras. För försäkringsgivaren är det av betydelse att få klargjort var gränsen går medan placeringen i och för sig inte spelar någon roll. Inte heller för försäkringstagaren får gränsdragningen någon betydelse

i det fall han även har en P & I-försäkring. Denna kommer att fånga upp det återstående kravet. För honom är det endast av intresse att utbetalningen av ersättningen inte fördröjs på grund av en konflikt mellan hans bäge försäkringsgivare.

Den danska domstolen har vid sin tolkning av sammanstötningssbegreppet tillämpat en ändamålsinriktad tolkningsmetod och därvid kommit till ett motsatt resultat i jämförelse med de resultat som redovisats av de svenska och norska domstolarna. Den i Sverige och Norge tillämpade tolkningsmetoden kan närmast liknas vid en bokstavstolkning. En bokstavstolkning bör enligt min mening vara den lämpligaste tolkningmetoden för att avgöra en tolkningstvist av den här karaktären, där några ändamålssynpunkter inte kan anläggas för en tolkning i viss riktning. Den enda ändamålssynpunkt som kan anläggas är att det är av vikt att skapa klarhet för framtiden, och då bör bokstavstolkningen ge det bästa resultatet. ¹⁰⁾

2.2 Båtförsäkringens kollisionsbegrepp

Även om denna uppsats primärt är inriktad mot större objekt än fritidsbåtar kan det vara motiverat med en utvikning för att belysa förhållandena inom den försäkringsgrenen, både därför att båtförsäkringen enligt definitionen i FAL § 59 räknas som en sjöförsäkring och att den inom båtförsäkringen använda försäkringskonstruktionen kan ge ett nytt perspektiv på förhållandena inom storkaskot.

10) Strøm-Olsen, Sjöförsäkringsplanen i praxis, påpekar att bakgrunden till gränsdragningen i NRPL inte var att göra en systematisk regel utan en praktisk bestämmelse som gärna kunde vara fyrkantig bara man undgick subtila tolkningar. Det är ju inte fråga om ett förhållande mellan assuradör och försäkringstagare utan mellan två assuradörer (s. 586).

Båtförsäkringen består av två huvuddelar, en sakförsäkringsdel som omfattar själva båten och en ansvarsförsäkringsdel. Dessutom tillkommer ofta rättsskydds-försäkring och försäkring av personlig lösegendom. Farefältet för sakförsäkringsdelen är i princip begränsat till vissa särskilt angivna haverisituationer, dvs. ersättning utgår endast om skadan förorsakats genom grundstötning, sammanstötning, strandning eller kantring samt vid skador till följd av hårt väder.¹¹⁾ För att kunna erhålla ersättning gäller det alltså för försäkringstagaren att kunna styrka att en uppkommen skada förorsakats av någon av de ovan uppräknade händelserna.

Båtförsäkringens ansvarsdel täcker det skadestånd som den försäkrade enligt gällande rätt kan bli skyldig att utge. Sålunda omfattar ansvarsdelen även båtägarens kollisionsansvar enligt 222 § SjöL.

Inom båtförsäkringen kan alltså en tolkning av sammanstötningbegreppet bli aktuellt i två olika situationer nämligen dels i samband med avgränsningen av de risker som försäkringsgivaren är villig att ta på sig under sakförsäkringsdelen respektive vad försäkringstagaren själv får stå för och dels såsom utgörande en del av det skadeståndsansvar, sjörättens kollisionsansvar, som försäkringens ansvarsmoment omfattar.

Vid tolkningen av sammanstötningbegreppet inom sakförsäkringsdelen bör man alltså notera att tolkningen får andra effekter för försäkringstagaren än vad som är fallet vid storkaskoförsäkring. Här är det inte fråga om en fördelning mellan två olika försäkringar utan om vad som överhuvudtaget är försäkringsbart.

11) Se t.ex. Tiberg, Båtjuridik s. 222

Båtförsäkringens sammanstötningssbegrepp har varit föremål för en svensk dispasch ¹²⁾, som rörde frågan om en motorbåt kan sammanstöta med en plastpåse. En motorbåt med utombordsmotor hade under gång fått sitt kylvattenintag blockerat av en plastpåse med påföljd att vattenpumpen havererade och motorn överhettades. Den försäkrade yrkade på försäkringsersättning då skadan förorsakats av en sammanstötning, dvs. båtens sammanstötning med plastpåsen. Dispaschören yttrade bl.a. följande:

"Enligt försäkringsvillkoren ansvarar Ansvar för sjöskada - varom i detta fall är fråga - endast när skadan inträffat genom grundstötning, sammanstötning, strandning eller kantring eller och till följd av hårt väder. Den försäkrade har påstått, att den händelse som orsakat skadorna å vattenpumpen och motorn vore att likställa med sammanstötning.

Med uttrycket "sammanstötning" avses inom sjöförsäkringen ett fartygs stöt mot annat flytande eller fast föremål. Det centrala i begreppet är uppenbarligen att det skall vara fråga om en stöt mot ett annat föremål, en uppfattning som vinner stöd också av en rent språklig uttolkning av uttrycket. Det av försäkringstagaren påvisade händelseförloppet kan enligt min bedömning icke likställas med en stöt. Den kontakt med främmande föremål som här förekommit kan icke anses innebära en sammanstötning i försäkringsvillkorens mening."

Dispaschören kan alltså utifrån en rent språklig tolkning inte finna att den aktuella skadebringande händelsen går att tolka in i begreppet sammanstötning.

12) Dispasch given i Göteborg 31 januari 1974
Publicerad i Pineus, Assuradören s. 290 ff.

Grönfors har kommenterat dispaschen och anser att varken utgången i målet eller argumenteringen är självklar. ¹³⁾ Grönfors menar att till förmån för dispaschörens resultat kan anföras, att strandningsvillkoret utgör grunden för båtförsäkringen medan som argument mot dispaschen kan anföras dels konsumentsympunkter och dels den omständigheten att sjölagen 222 § bygger på en mera vidsträckt definition av sammanstötning genom att även oegentliga fartygssammanstötningar inkluderas. Vidare anför Grönfors att den mjuka utläggning av gränsdragningen som förekommer inom kaskoförsäkringen sammanhänger med det faktum att det där finns en alternativ riskbärare, P & I-försäkringen, vilken saknas inom båtförsäkringen.

Detta senare resonemang synes bygga på den felaktiga föreställningen att båtförsäkringen saknar en motsvarande alternativ försäkring som den inom storkaskoförsäkringen förekommande P & I-försäkringen. Så är, som tidigare framhållits, alls icke fallet utan båtförsäkringen har sin motsvarighet till P & I-försäkringen i ansvarsmomentet. Skall en jämförelse med storkaskoförsäkringen göras, vilket jag i och för sig menar är olämpligt, bör jämförelsen ske mellan jämförbara storheter. Vad som i så fall skall jämföras är respektive försäkrings sakförsäkringsskydd och då kan vi konstatera att båtförsäkringen bygger på strandningsfallsvillkoret dvs. en särskilt angiven haverisituation skall ha inträffat, medan kaskoförsäkringen istället täcker "varje annan fara för vilket fartyget eller dess båtar utsätts under användning i fartygets tjänst" ¹⁴⁾ eller vad man brukar benämna sjöfara. Detta innebär att kaskoförsäkringen omfattar alla skadebringande händelser såvida de inte är uttryckligen undantagna, varför

13) SvJT 1977 s. 617 f.

14) AV § 6 e)

också skador till följd av en blockering av ett kylvattenintag täcks av denna försäkring.

För båtförsäkringen gäller alltså ett trängre farefält. Man har inte velat ge denna försäkring ett så omfattande skydd som klausulen "mot sjöfara" medför. Något som får anses vara välbetänkt med hänsyn tagen till den heterogena flotta som våra fritidsbåtar utgör.

Kollisionsbegreppet förekommer alltså inom sjöförsäkringen både som en farefältsbeskrivning inom kaskoförsäkringens ansvarsdel och inom båtförsäkringens sakförsäkringsdel. I det ena fallet har begreppet funktionen att möjliggöra en smidig avgränsning mellan två försäkringstyper. I det andra fallet är funktionen istället att dra en gräns mellan vad försäkringsgivaren är villig att ta på sig och vad försäkringstagaren själv får stå för. Möjligen kan man vid tolkningen av begreppet sammanstötning då det förekommer inom båtförsäkringen inte nöja sig med den bokstavstolkning som jag tidigare förespråkat för det fall då begreppets tolkning endast får betydelse för gränsdragningen mellan P & I och kaskoförsäkringarna. Kanske måste även konsumentskyddssynpunkter vägas in. Däremot får det anses olämpligt att tillämpa den tolkning av begreppet som förekommer inom kaskoförsäkringen även för båtförsäkringen.

Den naturligaste vägen att komma till rätta med den försäkringstekniska hanteringen av motorhaverier som föranleds av en tillfällig blockering av kylvattenintaget är att uttryckligen ange i försäkringsvillkoren vad som skall gälla. Därigenom skulle man undvika den något krystade analogin med sammanstötningfallen. Detta är en lösning som även disaschören anvisat i en senare angiven disasch, där händelseförloppet var

följande. 15)

Vid förtöjning av motorbåten under lågt vattenstånd kom på sandbotten förekommande beväxning av tång och sjögräs att lägga sig runt propeller och motorns nedre del, med påföljd att motorn stannade, troligen beroende på överhettning. Skador på motorn, cylindrar och kolvar uppstod.

Dispaschören ansåg att den uppkomna skadan var "det oundvikliga resultatet av båtens framförande på grunt och med undervegetation rikligt bevuxet vatten", och menade därför att det inte förelåg någon ersättnings-skyldighet för försäkringsbolaget.

I ett obiter dictum anmärker dispaschören "att kontakten med i vattnet befintliga föremål eller ämnen, vilka orsakar igensättning av kylvattenintag, i det konkreta fallet kan bedömas ha den plötsliga och oförutsedda karaktär att händelsen - i avsaknad av en mera preciserad undantagsbestämmelse i försäkringsvillkoren - kan komma att likställas med strandningsfall och därmed bli ersättningsbar under båtförsäkringen."

Dispaschören pekar här på möjligheten till en extensiv tolkning av det s.k. strandningsfallsvillkoret, en möjlighet som står öppen så länge villkoren inte preciserats och som kan vara välmotiverad ur konsument-synpunkt. 16)

2.3 Partygstillbehören förorsakar sammanstötningar
Genom att låta kaskoförsäkringens kollisionsbegrepp innefatta även en mycket lätt stöt eller beröring,

15) Dispasch given i Göteborg 1983-10-04

16) En synpunkt som även förfäktas av Grönfors
a.a. s 617.

uppkommer bl.a. frågan om det måste vara själva skrovet som förmedlar denna stöt. Räcker det möjligen med att ett fartygstillbehör, ett ankare eller en bom svajar till och skadar ett annat föremål för att en sammanstötning skall anses föreligga?

Villkoren behandlar i detta hänseende inte alla tillbehör på samma sätt. Genom att de flesta villkoren innehåller undantag för skador förorsakade vid användningen av ankare samt lastnings- och lossningsanordningar placeras dessa tillbehör i en speciell grupp åtminstone medan de används. När denna användning påbörjas och avslutas är ett problem i sig som kommer att behandlas mera nedan i avsnitt 2.5. Är dessa tillbehör inte i användning finns det däremot ingen anledning att särskilja dem från andra tillbehör.

Enligt motiven till AV behöver det inte vara själva skrovet som förmedlar sammanstötningen. Där anges att "såsom fartygets sammanstötning betraktas även det fall att fartygets tillbehör eller last tar törnen (upphivat ankare, lastbommar, utsvängda båtar, däckslast etc.)." ¹⁷⁾ I NRPL anges att det skall vara "skibet med tillbehør og last" som skall ha vållat kollisionen. Här framgår det alltså direkt av villkoret att det inte behöver vara fartygets skrov som tar stöten. I motiven har man förtydligat förhållandet ytterligare:

"I denne formulering ligger at kaskoassuradøren bare hefter for støtningsskader tillbehøret og lasten volder i forbindelse med selve skipet, hvor det alltså er skipets bevægelser som overføres via tillbehør og last.

Støtningsskader som tillbehør og last volder ved selvstendige bevægelser, må dekkes av P & I-assura-

17) Kommentaren till AV § 6 d) s. 54.

døren. Hvis f.eks. en livbåt, eller bom, eller dekkslasten rager utanför skipssiden och därför volder skade på anlegg på land under skipets manövrering till kai, går ansvaret inn under kasko deknningen. Hvis et kollo glir ut av hivet under lossning og rammar en bil på kaien, eller en wire ryker med den følge att en lossebom faller ned på og skader en kran, må ansvaret dekkes under P & I." 18)

Även om AV:s motiv inte är lika utförliga som NRPL:s framgår det att det är samma avvägningar som avses i de två villkorskomplexen. De skador som uppkommer genom fartygets rörelse, vare sig de orsakas av en sammanstötning med själva skrovet eller fartygets tillbehör är alltså täckta under kaskoförsäkringen. Medan de skador som förorsakas av tillbehörens självständiga rörelse får täckas under P & I försäkringen. Motiven till NRPL anger som ett exempel en livbåt som svänger utanför skeppssidan och orsakar skada. Ansvar för en sådan skada skulle alltså falla utanför kaskoförsäkringen.

Den slutsats man kan dra från de ovannämnda villkorskommentarerna blir att det inte spelar någon roll om det är fartyget eller dess tillbehör eller last som tar törnen vid en sammanstötning. Huvudsaken är att det är fartygets rörelse som förmedlats via det kolliderande tillbehöret. En sådan tolkning motsäges varken av SPL eller DSK.

2.4 Förmedlad sammanstötning

Ett fartygs rörelse kan fortplanta sig, förutom via fartygstillbehören, även via andra föremål utanför fartygskroppen. Detta andra föremål kan utgöras av t.ex. ett annat fartyg, varvid en s.k. indirekt samman-

18) Motiven s. 160

stötning enligt sjölagens begreppsbestämning uppkommer. Det förmedlande föremålet kan också vara en stock, ett isflak eller rent av vatten i form av svallvågor.

Låt oss först se på hur den indirekta sammanstötningen behandlas dvs. då vårt fartyg A kolliderar med ett annat fartyg B som i sin tur kolliderar med ett tredje fartyg C. Skadorna på fartyget B täcks självfallet av A:s kaskoförsäkring om A varit vållande, men hur ställer det sig med skadorna på C?

AV:s villkor inskränker kollisionsansvaret till att omfatta direkt sammanstötning. ¹⁹⁾ Trots denna inskränkande bestämning i villkoren anges i kommentaren att om det försäkrade fartyget kolliderar med ett annat fartyg och "stöter detta i sin tur mot ett tredje fartyg eller kaj är skador på sistnämnda fartyg eller kaj att anse som vållande genom direkt sammanstötning och ersätts av kaskoförsäkringsgivaren." ²⁰⁾ Följaktligen skall man av inskränkningen inte dra den slutsatsen att därigenom den indirekta sammanstötningen inte omfattas av kaskoförsäkringens kollisionsansvar. Den enda slutsats man kan dra är att sjörättens begreppsanvändning inte slagit igenom på sjöförsäkringens område.

I NRPL finns inte motsvarande begränsning till skador som uppkommit till följd av direkt sammanstötning, utan motiven anger tvärt emot att ansvaret omfattar "skada på gjenstander som direkte eller indirekte blir rammet av stotet, og skade som rammer interesser knyttet till disse gjenstander." ²¹⁾

19) § 6 d.

20) Kommentaren till § 6 d) s. 54.

21) Motiven s. 155.

SPL anger inte explicit att indirekt sammanstötning omfattas av kollisionsansvaret, men genom att t.o.m. oegentliga sammanstötningar täcks av klausulen kan man dra slutsatsen att (a fortiori) även den indirekta sammanstötningen innefattas. Visserligen innehåller SPL § 81 k) en bestämmelse som undantar skador som är en indirekt följd av en sammanstötning, men denna regel avser inte att avskära de indirekta sammanstötningarna utan att avskära alltför avlägset liggande följdskador.²²⁾ Mera om detta nedan under avsnitt 3.5.

Resultatet blir alltså för vårt exempel att i den mån A genom sitt vållande förorsakar en indirekt fartygssammanstötning ersätts skadorna på samtliga fartyg som utsatts för en sammanstötning av A:s kaskoförsäkringsgivare.

Övergår vi sedan till de fall då kollisionen förmedlas av ett annat föremål än fartyg, kan inledningsvis anges att i samtliga undersökta villkor är svallvågsskadorna uttryckligen undantagna från kaskoförsäkringens täckningsområde.²³⁾

AV anger i sina motiv att kaskoförsäkringen ersätter även skador som "vållats via ett föremål som icke själv skadas eller är värdelöst, en stock, ett isflak etc."²⁴⁾ Även motiven till NRPL tar upp frågan. Man gör det i ljuset av att den gamla NPL innehöll en regel som satte som villkor för att kollisionsskadorna skulle ersättas, att det föremål man kolliderade med tillhörde tredje man. Det hade visat sig att regeln fick betydelse just i fallen av förmedlade kollisioner. Förmodligen hade detta inte åsyftats i den gamla planen

22) Se kommentaren under § 81

23) Se t.ex. SPL § 81 i), AV § 8 mom. 3 punkt 2 och motiven till NRPL s. 159.

24) Kommentaren s. 54

och man fann heller inget motiv för att undanta denna typ av skada från kaskoförsäkringen. 25)

Av de undersökta försäkringsvillkoren framgår alltså att skador till följd av indirekt sammanstötning omfattas av kaskoförsäkringen liksom skador till följd av att en sammanstötning förmedlats via ett annat föremål än ett fartyg. Däremot omfattas inte svallvågsskador.

2.5 Kaskoförsäkringens undantag för skador genom bruk av ankare, förtöjningar, lastnings- och lossningsanordningar

Reglerna skador vållade genom fartygstillbehör är inte färdigutredd i och med konstaterandet att det beror på om det är fartygets rörelse eller tillbehörens egna rörelser som förorsakat skadan vilket avgör vilken försäkring som får bidra med ersättningen. I kaskovillkoren förekommer regelmässigt ett undantag för skador som uppkommit genom användning av ankare, förtöjningar och lastnings- och lossningsanordningar.

Ovannämnda regel har något olika innehåll. SPL formulerar den sålunda: "dock ej skada genom bruk av ankare eller förtöjningar". 26) SPL gör alltså inget undantag för bruk av lastnings- och lossningsanordningar vilket både AV och NRPL gör. AV har en mera omfattande klausul: "Försäkringsgivaren ansvarar icke för: skada som förorsakats av bruk av ankare, förtöjnings- eller bogseringsgoods, lastnings- och lossningsanordningar, landgångar eller liknande eller av fartygets last.....". 27)

25) Motiven s. 159.

26) SPL § 76 b) och c).

27) AV § 8 Mom 3 a (2).

Kommentaren till AV är utförlig på denna punkten. Jag väljer därför att publicera den oavkortad.

"Undantaget beträffande skador vållade genom bruk av ankare, förtöjnings- och bogseringsgods etc. innebär att om kajpallaren rycks sönder vid hastig inhivning av en tross ersättes icke skadan på pallaren av kaskoassuradören, men skadan är täckt under P&I-försäkringen. Om däremot vid inhivningen fartyget stöter mot kajen och åstadkommer skador på denna är skadorna ersättningsgilla såsom förorsakade av fartygets stötning mot föremål.

Kaskoassuradören ansvarar för skada genom bruk av ankare om användningen är att anse som en räddningsåtgärd enligt § 6.

Om under lastning eller lossning ett topprep på en lastbom brister och bommen faller ner och skadar ett föremål på kajen kan händelsen icke jämföras med direkt sammanstötning med annat fartyg eller föremål utan skadan är såsom förorsakad av bruk av fartygets lastnings- och lossningsanordningar jämlikt § 8. 3 a) kaskoassuradören ovidkommande. Det blir istället P&I assuradören som blir ansvarig för skadan. Detsamma gäller om under lastnings- eller lossningsarbete ett sling kalvar och den fallande lasten skadar ett föremål på kajen. Om däremot det försäkrade fartyget ligger med en bom utsvängd och ett annat fartyg seglar på bommen och skadas är detta att betrakta som en direkt sammanstötning och kaskoassuradören blir ansvarig för skadan på det påseglade fartyget, om försäkringstagaren har vållat sammanstötningen genom underlåtenhet att sätta ut varningsljus e.d." 28)

Motivet för att undanta denna typ av skador från kaskoförsäkringens farefält är enligt motiven till NRPL att därigenom kan de subtila gränsdragningar undvikas som annars skulle uppkomma vid avgörandet t.ex. om ett ankare förorsakat en skada på en undervattenskabel genom att fartyget draggat eller i samband med upphivandet av ankare. 29)

28) Kommentaren s. 60. NRPL har en nästan identisk regel, se motiven s. 158.

29) Motiven till NRPL s. 158.

Hur ser då resultatet ut. Vi kan urskilja tre olika situationer där fartygets lastnings- eller lossningsanordning förorsakar sammanstötningen.

- A. Fartygstillbehöret är placerat på den plats där det normalt befinner sig då det inte utnyttjas. Tillbehöret förorsakar skada genom att fartygets rörelser fortplantas genom tillbehöret.
- B. Fartygstillbehöret kommer i självständig rörelse utan att detta har samband med fartygets rörelser eller utnyttjandet av tillbehöret för lastning eller lossning. Tillbehöret förorsakar genom denna rörelse en sammanstötning.
- C. Fartygstillbehöret förorsakar skada i samband med att det utnyttjas för lastning eller lossning. Vad som har satt tillbehöret i rörelse saknar här betydelse.

A-fallet går in under den allmänna täckningen av kollisionsansvaret i kaskoförsäkringen. I B-fallet blir det istället P & I som får rycka in genom att det inte är fartygets rörelse som förorsakar sammanstötningen. Ser vi sedan på C-fallet så faller även detta på P & I-försäkringen även om det är fartygets rörelse som fortplantat sig genom tillbehöret och förorsakat skadan, enligt det uttryckliga undantaget.

Avsikten är att AV och NRPL skall vara identiska i detta avseendet. Man blir då något konfunderad vid läsningen av kommentaren till AV och det där givna exemplet. ³⁰⁾ Ett fartyg ligger med en bom utsvängd och ett annat fartyg seglar på bommen. En sådan sammanstötning skulle enligt kommentaren falla på kaskoförsäk-

30) Kommentaren s. 60.

ringen. Enligt de tre ovan relaterade situationerna är en sådan lösning inte helt given. Svaret står att finna i anledningen till att bommen kommit i detta läge. Har placeringen samband med lastning eller lossning blir resultatet inte alls det som anges i kommentaren. För då har vi att göra med en situation som beskrives ovan under (C). Exemplet visar att den utvalda gränsdragningen inte alltid är så lätt att tillämpa. Gränsdragningen blir inte lättare genom att det i vissa situationer kan vara nödvändigt att dra en gräns mot vad som kan anses vara en räddningsåtgärd. ³¹⁾

Kaskoförsäkringens undantag för sammanstötningsskador som förorsakats genom bruk av ankare eller lastnings- och lossningsanordningar har föranlett problem både i Sverige och Norge. Från äldre svensk rättspraxis finns ett avgörande från HD där skador förorsakade av ett ankare var föremål för tvist. ³²⁾

Då ångfartyget Magne under resa från Stockholm till Gävle befann sig i Gävleån på ingående till Gävle, lät fartygets befälhavare fälla ett av fartygets ankare för att, enligt rederiet, undvika en befarad sammanstötning mellan fartyget och hamnkajen i Gävle. Därvid förorsakade ankaret skada på ett under åns botten framdraget, Gävle stad tillhörigt vattenledningsrör.

Dispaschören, vars utlåtande stod sig även i HD, underkände att åtgärden kunde räknas som en räddningsåtgärd. Dessutom menade han att "ordet sammanstötning finge icke antagas kunna - i analogi med bestämmelsen i 223 a § sjölagen eller eljest - tolkas därhän, att en sammanstötning eller stötning av fartyget förorsakat förevarande skada". Värt att notera är HD menade att skador till följd av fällande eller återtagning av

31) Se nedan avsnitt 2.6.

32) NJA 1921 s. 539.

ankare inte omfattades av kaskoförsäkringen, trots att försäkringsvillkoren saknade den undantagsbestämmelse härom som villkoren idag innehåller.

Under senare tid har den svenske dispaschören haft anledning att ta ställning till det aktuella undantaget i anledning av tvister mellan två försäkringsbolag om vem som skulle ersätta en uppkommen skada. Det rörde sig här om två olika haverier, varav det första avsåg färjan "Stena Germanica". 33)

När "Stena Germanica" den 7 augusti 1974 skulle avgå från Korsör slogs stand by i maskin. Därvid kom maskinerna att startas. Fartyget rörde sig framåt. Samtliga förtöjningswirar sprängdes. Backmanöver slogs utan resultat varpå nödstopp slogs på maskintelegrafnen. När fartyget stoppade på grund av en grundstötning hade fartyget rört sig längs kajen 110 meter från sin ordinarie kajplats. Fartygets landgång låg ute. Denna skadades och åstadkom skador på anordningar på kajen. Ett landgångstorn på kajen erhöll betydande skador, asfaltbeläggningen revs upp och ett ståltrådsstängsel skadades.

Mellan parterna överenskomms att skadan på landgångstornet skulle behandlas som en tredje-mansskada trots att tornet ägdes av rederiet.

Dispaschören resonerar inledningsvis i sin argumentation kring vilken händelse det är som utgör primärsaken till skadan. Han kommer därvid fram till att det snarare är fartygets framfart än bruket av landgången som utgör en skadevällande händelse. Därefter analyserar dispaschören syftet bakom undantaget för skador förorsakade av landgångsanordningar och kommer fram till att kopplingen av en landgångsanordning fäst vid kaj medför en speciell och ökad risk. Detta är en risk som kaskoassuradören inte önskar täcka. Oberoende sedan

33) Utlåtandena finns inte publicerade tidigare. Tillstånd till denna publicering har medgivits av både dispaschören och av parterna.

av vilken omständighet som föranlett fartyget och dess landgång att komma i rörelse, så är en sådan händelse täckt av undantaget i kaskoförsäkringen. Alltså blev P & I-assuradören ersättningsskyldig för skadan.

I det andra fallet som förelades dispaschören var händelseförloppet följande:

När färjan "Regula" den 25.1 1975 skulle angöra östra läget i Helsingborg kunde landgångsklaffen inte fällas ner p.g.a. det höga vattenståndet. Fartygets akter manövrerades då ut en bit varpå klaffen kunde fällas. Då fartyget åter kom mot kajen var fartygets avbärarlist p.g.a. det höga vattenståndet över kajkanten, varför klaffen träffade terminalbyggnaden och skadade denna.

Dispaschören yttrade.

"Från fartyget har ur dess sida fällts ut en klaff avsedd för passagerarnas av- och påstigning. Olyckliga omständigheter ha medfört att denna åstadkommit skador å en terminalbyggnad. Den omständigheten att klaffen är fästad i fartyget och i uppfällt läge utgör en del av bordläggningen kan icke medföra annat än att den då den begagnas för sitt speciella ändamål faller in under beteckningen "lastnings- och lossningsanordningar, landgångar eller liknande..." och för skador sådana vållar har kaskoassuradören fritagit sig från ansvar. Jag finner därför att det skadestånd rederiet för "REGULA" har att utge på grund av händelsen den 26 januari 1975 är kaskoassuradören ovidkommande och följaktligen faller inom det som P & I assuradören har att täcka."

Ur dessa båda avgöranden kan man utläsa dispaschörens syn på gränsdragningen. Till de händelser som går in under orden "bruk av" räknar dispaschören samtliga skador som de uppräknade tillbehören orsakar då dessa tillbehör är placerade på det sätt de brukar vara då de skall användas för sitt ändamål, dvs alla de skador som en landgång orsakar då den är utfälld för att ta ombord eller släppa iland passagerare eller gods. Detta gäller oberoende av om denna användning upphört och likaså

oberoende av om skadorna uppkommit genom fartygets rörelse och endast förmedlats genom det aktuella tillbehöret. Har man t.ex. glömt landgången ute vid avgång eller som i "Stena Germanica"-fallet fartyget börjar röra sig tidigare än beräknat, så omfattas de skador landgången förorsakar av det relevanta undantaget.

Motivet för denna gränsdragning finner dispasschören i syftet bakom den föreliggande undantagsregeln nämligen att kopplingen av fartyget till en tung landgångsanordning fäst vid kaj medför speciell och ökad risk. Det är mot dessa risker undantagsbestämmelsen är avsedd att skydda kaskoassuradören. Så snart lastnings- och lossningsanordningen är placerad på det sätt som den skall vara då den används kommer alla skador som den förorsakar att falla på P & I- försäkringen.

I Norge har NRPL:s undantag för skador till följd av bruk av ankare samt lastnings- och lossningsanordningar varit föremål för en skiljedom med professor Sjur Braekhus som ensam skiljeman. ³⁴⁾

Det norska fallet var i realiteten två olika haverier vilka inbegrep samma rättsfrågor och som fördes tillsammans i en process.

Händelseförloppet var följande:

M/T "Mosprince" ankom 4. januari till Willemstad, Curacao med full oljelast från Forcados. Det är praxis i Willemstad att åtminstone ett av ankarna firas ner till ett läge strax ovanför vattenbrynet innan fartyget går in i inseglingsrännan. Vid själva tilläggningen går fartygsbogen okontrollerat åt styrbord. Babords ankar fälls, men hakar upp sig. Styrbords ankare träffar en dolfin och lyfter upp en skyddsfender. Fartyget träffar

³⁴⁾ ND 1976 s. 1. (Skiljedom)

därför dolfinen direkt och åstadkommer stora skador på denna.

M/S "Biakh" låg den 13 oktober 1975 vid pir i Cassablanca och lastade fosfat. Lastanläggningen består av ett antal transportband som går på räls på kajen parallellt med kajkanten. Transportbanden kan fällas upp och ner. Vid lastning är de nedfällda.

I samband med att "Biakh" skulle förhalas 5-6 meter beslöts att de fyra transportband som var nedfällda för lastning köras jämsides med "Biakh" utan att fällas upp. Föraren av ett av transportbanden stannade emellertid plötsligt med påföljd att akterskeppets överbyggnad träffade transportbandet och skadade detta.

Skiljedomaren gör i domen en utförlig analys av hur NRPL § 194.1 och § 194.1 (g) skall tolkas. Han konstaterar därvid att om bara huvudregeln i § 194.1 skulle ha tillämpats hade kaskoassuradören fått stå för ersättningen i bägge fallen. Det vill säga att kravet på att skadan skulle ha förorsakats genom en sammanstötning var uppfyllt.

I "Mosprince"-fallet var det i första omgången ankaret som stötte mot fendern. Men detta var till följd av fartygets rörelse, och det var också fartygets rörelseenergi som blev bestämmande för skadans omfattning. Också i "Biakh"-fallet var det fartygets rörelse som ledde till skadan. Här var det icke ens någon del av fartygets tillbehör som var inblandad.

Skiljedomaren övergår därefter till att analysera undantaget för bruk av ankare m.m.³⁵⁾ Ur undantaget drar han fram tre förutsättningar som skall föreligga för att undantagsbestämmelsen skall kunna tillämpas. Dessa förutsättningar är:

1. Vissa typer av föremål måste vara delaktiga i

35) Angående villkorstexten se ovan s. 162 f.

händelseförloppet, typ ankare och lossningsanordningar. Det krävs icke att tillbehören tillhör fartygets ägare eller rederi.

2. Fartyget måste vid skadetillfället ha använt dessa föremål.
3. Det måste finnas ett orsakssamband mellan användningen av dessa föremål och den uppkomna skadan.

I de här aktuella fallen var det främst punkten 2 som vållade tvivel. När påbörjades och när avslutades "bruket"? Hur skulle ett avbrott i bruket bedömas? Efter en diskussion om olika alternativ anförde skiljedomaren:

"..... man må legge det videste av de ovanfor nevnte alternativer til grunn når det gjelder tolkningen av ordene "skipets bruk av" i Planens § 194.2 (g). Skipet ansees altså å bruke innretningen (gjenstanden) fra det øyeblikk man påbegynner monteringen (klargjøringen) med sikte på aktuell eller eventuell bruk overensstemmende med innretningens føremål, og inntil det øyeblikk da demonteringen (løsgjøring og plassering på vanlig oppbevaringssted) er avsluttet." "Når monterings- og demonteringsfasen efter dette må medregnes til brukstiden for enkelte innretningers vedkommende, synes det klart at samme regel bør gjelde for alle de innretninger som omfattes av litra (g), eller oppnår man ikke den enkelhet og klarhet som var tilsiktet. Samme hensyn tilsier at man også tar med en påbegynt, men senere avbrutt montering, uten hensyn til om avbrytelsen er planlagt på forhånd eller påtvunget. En motsatt løsning ville skape en rekke avgrensningsproblemer: Hvor langvarig måtte oppholdet i monteringsarbeidet i tilfelle være for at "bruken" av innretningen skulle anses avbrutt?"

En sådan ståndpunkt stöddes också, enligt skiljedomaren, av tre fall som parterna åberopat. I det ena M/S "Condo" hade fartyget på väg in till kaj sänkt ner ankaret i vattenbrynet för att förbereda sig för ankring, varvid en boj fastnat och skadats. I ett annat fall M/S "Bulk Venture" hade man riggat upp fallreps-trappan så att den låg utsvängd i plan med däckets för

att kunna användas direkt vid angöringen. Trappan fastnade i en lastapparat på kajen och skadade denna. Slutligen hänvisades till fallet M/S "Midnatsol" där ankaret fastnat i en telefonkabel på botten och skadat denna.³⁶⁾ I samtliga dessa fall hade skadorna ansetts gå in under undantaget i kaskoförsäkringen varför ansvaret hamnat hos P & I assuradören.

Även i "Mosprince"-fallet och "Biakh"-fallet blev resultatet att skadan ansågs ha uppkommit genom bruk av ankare respektive lossningsanordningar. I "Mosprince"-fallet delades dock ersättningen mellan P & I-assuradören och kaskoassuradören på grund av bristen på orsakssamband mellan bruket av ankaret och hela den uppkomna skadan.

Genom utslagen ges begreppet "bruk av " ett mycket vidsträckt innehåll. Bruket börjar redan då monteringen av tillbehöret påbörjas och avslutas inte förrän återmonteringen skett. Avbryts bruket genom en längre eller kortare tid omfattas även denna period av bruket i klausulens mening.

Resultatet i dessa norska skiljeavgöranden överensstämmer väl med vad den svenske dispasschören kom fram till rörande "Stena Germanica" och "Regula", även om utsträckningen i tiden av bruket inte var ställt på sin spets på samma sätt som i de norska avgörandena.

Onekligen ger denna vidsträckta tillämpning av klausulen en praktiskt relativt lätthanterlig gränsdragning. Samtidigt innebär det ytterligare en gradvis överföring av kollisionsansvaret på P & I-försäkringen. Man utsträcker alltså undantaget för skador på grund av bruket av lastnings- och lossningsanordningar m.m. så långt det överhuvudtaget går att sträcka det.

36) Fallet "Midnatsol" kommer att behandlas mera ingående nedan.

2.6 Användning av ankare i räddningssyfte

I två av de i föregående avsnitt refererade fallen, "Magne" och "Midnatsol" aktualiserades frågan om användningen av ankaret vid haveritillfället kunde rubriceras som en räddningsåtgärd. Enligt FAL 52 och 53 §§ har försäkringstagaren en skyldighet att aktivt försöka avvärja eller minska en skada och i den mån ett sådant handlande t.ex. ådrar honom ersättningsskyldighet gentemot tredjeman, täcks hans ersättningsskyldighet av den försäkring vars intresse försäkringstagaren sökt skydda. Lagstiftaren har t.o.m. ansett denna räddningsplikt så viktig att i den mån skador eller tredjemansersättningar överstigande försäkringsbeloppet skulle uppkomma, täcks även dessa av försäkringen.

Inom sjöförsäkringen behandlas räddningsåtgärder efter två olika regelsystem. Har räddningsåtgärden vidtagits i syfte att rädda både fartyg och last fördelas uppkomna kostnader och skador enligt reglerna för gemensamt haveri. Har däremot åtgärden vidtagits endast för att undvika skador på fartyget blir de ovannämnda reglerna i FAL och deras motsvarighet i försäkringsvillkoren tillämpliga.

Det bidrag som vid fördelningen i ett gemensamt haveri faller på fartyget, ersätts av kaskoförsäkringen. Detta blir förhållandet även om fartygets bidragsvärde enligt dispaschen är högre än det överenskomna försäkringsvärdet på fartyget. Likaså får redaren ersättning för skadan ur kaskoförsäkringen om fartyget var i ballast då åtgärden för att rädda fartyget vidtogs, i den mån skadan skulle ha gottgjorts i ett gemensamt haveri.

Man bör här observera att det endast är assuradörerna för fartyg och last som blir ersättningsskyldiga för GH-bidraget, däremot inte försäkringsgivaren av tidsförlust, intresse eller ansvar. Ett förhållande som

uppmärksammades i "Stolt Condor"-fallet och som kommer att behandlas ingående i nästa avsnitt.

I de s.k. ankarfallen blir det normalt inte aktuellt att tillgripa GH-reglerna då användningen av ankaret endast gjorts i avsikt att undvika skador på fartyget. Istället kommer intresset i dessa fall att inriktas mot huruvida användningen av ankaret gjorts i räddnings-syfte eller som ett normalt led i handhavandet av fartyget. Om det första fallet är vid handen kommer ersättningen att falla på kaskoförsäkringen medan i det senare fallet får P & I-försäkringen gripa in genom att kaskoförsäkringens undantag blir tillämpligt.

Denna gränsdragning har varit föremål för avgörande i det ovan nämnda "Midnatsol"-fallet med följande händelseförlopp. 37)

Vid avgång från Rørvik satte sig "Midnatsol's" ankarkätting fast under inhivning, medan det fortfarande var flera meter ankarkätting ute. Det blåste kraftigt och var dålig sikt. För att undgå att fartyget skulle driva på land valde kaptenen att gå med sakta fart ut ur hamnen medan man arbetade med att få loss kättingen. Arbetet tog lång tid och då man slutligen var klar visade det sig att en kabel fastnat i ankaret. Kabeln fick kapas. Det uppstod sedan tvist mellan Kasko- och P & I-assuradörerna om vem som skulle ersätta skadan på kabeln.

Skiljedomaren, professor Knut Selmer, fann att inslaget av räddningsåtgärd inte var särskilt framträdande utan att händelseförloppet i andra avseenden utgjorde ett skolexempel på hur bruket av ankare kan leda till ersättningsansvar och därför skulle ersättas av P & I-försäkringen. Detta motiverades, enligt domaren, också av det förhållande att om fartyget under inhivning av ankaret börjar driva och ett ankare som varit loss

37) ND 1969 s. 1. (Skiljedom)

fastnar i en kabel på grundare vatten är en sådan skada uppenbart ett P & I-ansvar.

Detsamma måste därför också gälla om inhivningen avbryts av tekniska anledningar. Skillnaden från dessa situationer och den som var aktuell i "Midnatsol"-fallet var, enligt skiljedomaren, endast att i detta fallet fartyget gick med sakta fart ut ur viken. Det skulle därför leda till en sådan "subtil gränsdragning" som NRPL vill undvika, om fördelningen mellan kasko- och P & I-försäkringen skulle vara beroende av beslutet att gå med fartyget istället för att försöka ligga kvar.³⁸⁾

Domslutet har kritiserats av Bull, som menar att kaptenen genom att avsiktligt ta risken att gå ut ur sundet med ankaret hängande för att därigenom undgå att driva på land, företog en räddningsåtgärd både i förhållande till GH-reglerna och till reglerna om övriga (partikulära) räddningsåtgärder. Bull menar också att om man accepterar att skada genom bruk av ankare under vissa omständigheter kan betraktas som räddningsomkostnader, går det inte att undvika "subtila gränsdragningar". Enligt Bull är det heller inte gränsdragningen mellan räddningsomkostnader kontra NRPL:s vanliga täckningsregler, som NRPL:s motiv tar sikte på när man vill undvika "subtila gränsdragningar", utan gentemot förhållanden då det inte finns något element av räddningsåtgärd i situationen överhuvudtaget.³⁹⁾

38) Selmer har också berört problemet något i Laerebok Bd 2 s. 138, där han med en hänvisning till "Midnatsol"-fallet konstaterar,
 "Men hvis man, under akutt fare for at skipet skal drive på land, begynner å seile med ankeret hengende ute, og herunder 'fisker' en kabel, er dette ekstraordinaert og kan føre til at kasko-assuradøren må dekke ansvaret overfor kabeleieren som en redningsomkostning."

39) Bull, Kompendium, 6/58 f.

Skillnaden mellan domskälen och Bull's ståndpunkt ligger i, om man vid gränsdragningen skall tillämpa en överviktsprincip eller en antingen/eller-princip. Skiljedomaren förespråkar en översiktsprincip där bruket av ankaret i vissa fall kan ha ett inslag av räddningsåtgärd utan att detta inslag får balansen att väga över så att reglerna om räddningsåtgärder blir tillämpliga. Bull anser däremot att i den mån förutsättningarna är uppfyllda för att reglerna om räddningsåtgärder skall kunna tillämpas, får dessa regler företräde.

Mycket talar här för Bull's ståndpunkt. Vill man ha en regel som är så enkel som möjligt att tillämpa, måste det vara mera praktiskt med en regel vid vars tillämpning man endast behöver konstatera om förutsättningarna för att en åtgärd skall kunna rubriceras som en räddningsåtgärd är för handen, jämfört med en regel där man vid varje tillfälle måste göra en konkret bedömning av graden av normalt bruk och graden av räddningsåtgärd och sedan väga samman dessa. Ett resultat som man också kommer till med ett strukturellt betraktelsesätt, om man anser att reglerna om räddningsåtgärder är dominerande i förhållande till undantagsbestämmelsen om bruket av ankaret. I "Magne"-domen, vilken i och för sig har åtskilliga år på nacken, fördes också ett resonemang kring ankarfällningen som räddningsåtgärd, vilket pekar mot en tillämpning av en antingen/eller-princip. 40)

2.7 Fartygsmanöver som räddningsåtgärd

Kaskoförsäkringsvillkoren förutsätter alltså, med undantag för SPL, att en egentlig eller en indirekt sammanstötning inträffat, för att kaskoassuradören skall ådraga sig ersättningsskyldighet för eventuella

40) NJA 1921 s. 541.

tredjemanssskador. Däremot vill kaskoassuradören inte åta sig att ersätta tredjemanssskador som är föranledda av oegentliga sammanstötningar.

Reglerna om räddningsåtgärder kan emellertid medföra att kaskoassuradören får ersätta tredjemanssskador som uppkommit till följd av en felaktig manöver utan att för den skull en egentlig eller indirekt sammanstötning inträffat. Liksom fallet var med ankringsskadorna har vi här att göra med en situation där kaskoförsäkringens begränsningar får ge vika för reglerna om räddningsåtgärder.

Belysande för problematiken är "Stolt Condor"-domen.⁴¹⁾

"Stolt Condor" (SC) höll på att kollidera med "Noonday" (N) på Mississippifloden till följd av en felmanöver. För att undgå sammanstötningen girade N kraftigt styrbord och därefter kraftigt babord för att komma ut i flodfåran igen. Den första delen av manövern lyckades men inte den senare med påföljd att N blev sittande i dyn. N ådrog sig vissa kostnader och tidsförluster till följd av grundstötningen. Frågan var om kaskoassuradören eller P & I-assuradören skulle täcka N:s ersättningskrav mot SC.

Parterna var eniga om att ansvaret var ett tredjemansansvar som enligt NRPL § 226 låg på P & I-assuradören men denne menade att det var fråga om räddningsåtgärder iståndsatta för att undgå både skada på SC och kollisionansvar, vilka båda utgör ersättningsgilla poster under kaskoförsäkringen.

Då en fördelning enligt reglerna för GH-uppgörelser inte inbegriper assuradörerna för ansvar och tidsförlust kände sig skiljedomaren, professor Sjur Braekhus, fri att göra en mera nyanserad fördelning än GH-reglerna ger utrymme för. Motivet för detta såg skiljedomaren i senare tids utveckling varigenom stora kapitalbundits i fartygen och medfört att tidsfaktorn, vilken

41) ND 1978 s. 139 (skiljedom)

i stor utsträckning täcks av tidsförlustförsäkring, ökat i betydelse. Något som också är förhållandet med ansvarsintresset, vilket genom redarens ökade ansvar för last, passagerare och oljeskador kan komma att uppgå till betydande belopp. 42)

Den nyanserade fördelning som skiljedomaren sedan företog, hade sin grund i de tänkbara följder en kollision mellan SC och N kunnat få om den inte avväjts och resulterade i att räddningsomkostnaderna fördelades så att 80 % föll på kaskoassuradören medan 20 % föll på P & I.

Domen är intressant såtillvida som den underkänner GH-reglerna genom att dess begränsade intressentkrets inte ger en riktig bild av de intressenter som idag är inblandade i en fartygstransport. Det blir istället FAL:s regler, som blir tillämplig då dessa är tillräckligt flexibla i dettanhänseende för att kunna inbegripa nya intressenter i fördelningen och därför kan utgöra den lagliga grunden för en fördelning.

Däremot är domen tveksam ur den synvinkeln att den fördelningsteknik som skiljedomaren förordar måste bli svår att tillämpa praktiskt. Den bygger nämligen på en fiktiv beräkning av de skador som kunnat uppkomma om inte kollisionen undanröjts. Inbegriper man i denna gissning även den eventuella ersättningsskyldighet för skador som kunnat drabba tredje man, har man försatt den person som skall fastställa fördelningen i en synnerligen svår situation. GH-fördelningen har i alla fall den fördelen att den baseras på någorlunda fast-

42) ND 1978 s. 157.

ställbara värden. 43)

Vi ser alltså här prov på en bestämmelse som kan föranleda att kaskoassuradören blir ersättningsskyldig för tredjemansskador vilka inte föranletts av en sammanstötning utan finner sin väg till honom via reglerna om räddningsåtgärder.

43) Domen har också kritiserats av Bull, Sjöförsikringsrett s. 183. Bull menar att det är svårt att se att de reella grunder som dragits fram av skiljedomaren är tillräckligt starka för att motivera det valda resultatet. Fördelningen enligt GH-reglerna har i praxis ansetts vara tillräckligt flexibel för att täcka in även omkostnader som avsett intressen som varit försäkrade hos andra assuradörer.

3. Några ytterligare gränsdragningsproblem som kaskoförsäkringens regler om kollisionsansvaret föranleder

I det föregående kapitlet har behandlats utformningen av kaskoförsäkringens kollisionsbegrepp och de gränsdragningsproblem som uppkommer vid tillämpningen av försäkringsvillkoren till följd av den valda begreppsdefinitionen. Det finns emellertid ytterligare avgränsningar som måste göras innan kaskoförsäkringens kollisionsansvar framträder klart. Ett konstaterande att en fartygskollision i försäkringsvillkorens mening inträffat medför inte automatiskt att samtliga tredjemansskador som inträffat i samband med haveriet ersätts av kaskoförsäkringen.

Vi har redan i inledningen uppmärksammat att personskador och oljeföroreningsskador är helt undantagna från kaskoförsäkringens täckningsområde. Dessutom innehåller kaskoförsäkringen i likhet med alla sakförsäkringar beloppsbegränsningar, vilka även inverkar på kollisionsansvaret. I vissa försäkringsvillkor uttrycks också, att försäkringsgivaren inte är villig att ersätta alla följdskador som kan inträda efter en sammanstötning utan endast direkta skador. Denna senare avgränsning har förorsakat tolkningsproblem vilka även avsatt spår i rättspraxis.

Förutom dessa mera generella avgränsningar av kaskoförsäkringens täckningsområde, föreligger några situationer som villkoren valt att specialreglera. Den ena är sammanstötningar mellan fartyg som tillhör samma redare. Den andra är sammanstötningar som inträffar under bogsering. Dessutom förekommer kontraktuella regleringar som ibland utvidgar redarens kollisionsansvar.

I detta kapitel kommer att behandlas hur dessa avgränsningar görs i de olika försäkringsvillkoren.

3.1 Kaskoförsäkringens beloppsgränser samt ansvaret för följdskador till en sammanstötning

Kaskoförsäkringen har, i likhet med andra sakförsäkringar, ett försäkringsbelopp vilket anger den maximala ersättning som kan utgå ur försäkringen. Eftersom kaskoförsäkringen har som primärt syfte att ersätta skador som inträffat på fartyget är också försäkringsbeloppet relaterat till försäkringsvärdet på fartyget. Enligt AV, NRPL och engelska RDC finns ytterligare ett försäkringsbelopp avsatt för täckandet av kollisionens ansvaret. Detta belopp är lika stort som det som är relaterat till fartygsvärdet, vilket alltså kan leda till att försäkringsgivaren efter en kollision får betala ut en ersättning som uppgår till dubbla fartygsvärdet. Det för kollisionens ansvar att avsätta försäkringsbeloppet räcker normalt till för att täcka redarens ansvar genom att detta är begränsat enligt den s.k. globalbegränsningen. För gamla voluminösa fartyg kan emellertid globalbegränsningen leda till ett ansvarsbelopp som överskrider försäkringsbeloppet, varvid ett överskjutande kollisionens ansvar uppkommer. Detta överskjutande kollisionens ansvar täcks av P & I-försäkringen.

Något förvånande har varken SPL eller DSK ett separat försäkringsbelopp för kollisionens ansvar, varför kaskoskador och ersättningskrav från tredjeman får samsas inom samma försäkringsbelopp. Naturligtvis ökar här risken för ett överskjutande kollisionens ansvar och i den mån kaskoförsäkringen inte kompletteras med en P & I-försäkring görs därför vanligen ett tillägg i det enskilda försäkringsavtalet för att täcka denna risk. 44)

44) Jag har utvecklat detta förhållande i Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner.

Förutom denna beloppsgräns för kollisionansvaret framgår ur några av de undersökta försäkringsvillkoren att kaskoförsäkringsgivaren inte är villig att ersätta samtliga följdskador som kan uppkomma genom en fartygs-sammanstötning. Det är ofta svårt att få en klar bild av gränsdragningen då villkoren använder begrepp som i sin tur är oklara i sin tillämpning. I ett försök att för mig själv och förhoppningsvis för läsaren få en konsekvens i begreppsanvändningen har jag valt att som en referensram utgå från skadeståndslagens skadetyper. Jag skiljer därför mellan sakskador, följdskador och rena förmögenhetsskador. Personskadorna lämnas därhän då de inte berörs av den aktuella problematiken.

I SPL § 81 (k) friskriver sig försäkringsgivaren från ansvaret för skador som är "en indirekt följd av sammanstötning med fast eller flytande föremål". Enligt villkorskommentaren har "enligt praxis skadestånd gentemot ägaren av annat fartyg eller föremål, med vilket det försäkrade föremålet sammanstött, för av sammanstötningen vållad fysisk skada på det andra fartyget eller föremålet och den förlust som uppkommit för dess ägare därigenom, att denne under viss tid inte kunnat använda fartyget till sitt ändamål, ansetts som en direkt följd av sammanstötningen. Skadestånd gentemot andra för skada som uppkommit för dem, utan att det vållande fartyget varit i beröring med deras egendom faller enligt kommentaren icke in under kaskoförsäkringsgivarens ansvar". Till stöd för detta ståndpunktstagande hänvisar kommentaren till "Bandeirante"-fallet.

Innan vi kommenterar "Bandeirante"-fallet kan det vara på sin plats att översätta villkorskommentaren till skadeståndslagens språkbruk. Assuradören är alltså villig att ersätta sakskador och följdskador som drabbar ägaren av det påseglade fartyget, däremot inte

eventuell ekonomisk förlust som kan drabba annan.

Vilka skadeståndsberättigade krav skärs bort genom en sådan avgränsning? Enligt skadeståndslagen ersätts de sakskador och följdskador till dessa, som har en adekvat kausalitet till den skadevållande handlingen. Däremot ersätts inte andra sakskador som kan rubriceras som tredjemansskador eller andra ekonomiska förluster som betecknas som rena förmögenhetsskador. Med uttrycket "indirekt följd" avses tydligen en inskränkning i försäkringsgivarens ansvar som medför en friskrivning från ansvar för sådana sakskador och dess följdskador till vilka det finns adekvat kausalitet utan att den skadade egendomen för den skull kommit i beröring med det skadade föremålet. Värt att notera är också att då SPL även täcker manövreringsskadorna får den undantagna sakskadan heller inte vara en följd av en felaktig manövrering, då skadan på denna grund omfattas av assuradörens ansvar.

Hur stämmer då denna tolkning av SPL med "Bandeirante"-fallet. ⁴⁵⁾ Där hade fartyget stött emot en slussmur i en docka i Bremen, varvid följande skador uppkom.

1. Stötskada på slussen, tillhörande A.
2. En kajanläggning, tillhörande B, rasade då vattenståndet i hamnbassängen inte kunde regleras eftersom slussporten inte kunde stängas.
3. En fabrik tillhörande C fick driftsavbrott då lågvattnet gjorde att kylvattenintaget kom att ligga över vattenytan.

Kaskoassuradören ersatte skadan under 1 men vägrade ersätta kraven under 2 och 3. Den klausul som låg till grund för tvisten, § 78 i 1930 års NPL, hade en något annorlunda lydelse än SPL § 81 (K), men frågeställ-

45) ND 1956 s. 318 (NHR.)

ningen var ändå jämförbar. Enligt NPL:s villkor skulle assuradören inte ersätta skador som vållats på annat sätt än genom stöt eller beröring även om skadan stod i orsakssammanhang med en sammanstötning.

Norges Høyesterett anförde i sin dom att det framkom tillräckligt tydligt att vad som avsågs med inskränkingen inte endast hänförde sig till den vanliga adekvansbedömningen utan gick ett steg längre. Inte alla skador som i och för sig hade ett adekvat kausalsamband skulle ersättas. Gränsen skulle dras efter en konkret bedömning från fall till fall. I det här föreliggande fallet ansågs skadorna 2 och 3 ha uppkommit "på en så vidt indirekte eller avledet måte i forhold till M/S "Bandeirante's" stöt mot slusen at de ikke i planens forstand er voldt ved stöt eller berøring."

Anknyter vi till vår tidigare terminologi utgör både skadorna 1 och 2 sakskadorna. Dessa skulle därigenom ha ersatts enligt skadeståndsrättsliga regler. Möjligen brister adekvansen i 2. Det är väl tveksamt om det är en adekvat följd av det lägre vattenståndet att kajen rasade. Atminstone verkar det som om här även fanns andra samverkande skadeorsaker. När det sedan gäller skadan 3 utgör den en förmögenhetsskada som drabbat fabriksägaren utan att denne lidit någon sakskada. Denna skada blir därigenom att betrakta som en tredjemannsskada och ersätts inte enligt skadeståndsrättens regler.

Med denna bedömningen erhålles ett resultat som inte alltför mycket avviker från resultatet i "Bandeirante"-domen, men motiveringen är en annan. Vad som kvarstår är emellertid uttalandet i domen om att villkoret avsåg att skära bort ansvaret på ett tidigare stadium än skadeståndsreglerna gav uttryck för. Det är emellertid

tveksamt om resultatet i domen inte hade kunnat uppnås med en ren tillämpning av skadeståndsrätten.

Om nu "Bandeirante"-domen skall tjäna till ledning för tolkningen av SPL bör man kunna dra den slutsatsen att SPL med uttrycket "indirekt följd" avser att avskärma assuradören från ansvar för sakskador som inträffat i samband med en fartygskollision utan att fartyget varit i beröring med det skadade föremålet eller att skadan förorsakats genom fartygets manövrering.

"Bandeirante"-problematiken blev för norskt vidkommande åter aktuell genom "Askvin"-fallet. ⁴⁶⁾ Torrlastfartyget "Askvin" kolliderade med tankbåten "Linda" i Maracaibo-kanalen i Venezuela. Vid kollisionen sprang några av "Lindas" oljetankar läck och 280 ton olja rann ut. Kringliggande badstränder blev förorenade av oljan på en sträcka av 9 km. ⁴⁷⁾ Frågan gällde huruvida den ovan nämnda § 78 i NPL 1930 omfattade de krav som markägaren ställde på ersättning för rengöring av stränderna, eller om ersättningsskyldigheten skulle falla på P & I.

Skiljedomaren, professor Sjur Braekhus, ansåg att kaskoassuradören skulle täcka försäkringstagarens ansvar till följd av skador förorsakade genom en kollision vilka drabbade ägaren av det fartyg eller föremål som det försäkrade fartyget stött mot. Dessutom skulle skador, som drabbade andra vars intresse var knutet till ovanstående ägare, ersättas. Slutligen skulle också ägaren av last ombord på något av fartygen erhålla ersättning. Däremot förelåg ingen ersättnings-

46) ND 1961 s 21 (skiljedom)

47) Numera är samtliga oljeskadur undantagna från kaskoförsäkringen i både NRPL och AV. Fallet inträffade emellertid före införandet av dessa undantag.

skyldighet för kaskoassuradören att ersätta de skadelidande som fått sina stränder nedsölade av olja. Ett eventuellt sådant ansvar föll därigenom på P & I-försäkringen.

"Bandeirante"-domen blev föremål för mycket kritik, avseende både domslutet och motiveringen. I Arkiv för Sjørett Bd 2 finns två diskussionsinlägg införda, av advokaterna Alex Rein och Johan H.L. Vogt.⁴⁸⁾ Rein avvisar möjligheten att kaskoassuradören bara skulle svara för konkreta stötskador, och anser att assuradören även ansvarar för följskador (avledet skade) om orsaken till dem är en sammanstötning.

Kritiken mot "Bandeirante"-domens begränsningen av kaskoassuradörens ansvar i detta hänseende medförde att stadgandet i NPL 1930 § 78 st 2 helt togs bort vid tillskapandet av NRPL. Därigenom ville man åstadkomma att gränsdragningsproblemen undanröjdes, även om motiven⁴⁹⁾ erkänner att lösningen i Askvinfallet kanske kunnat leda fram till en praktiskt användbar gräns.

Genom den företagna ändringen i NRPL saknar de ovan nämnda rättsfallen numera relevans för norskt vidkommande.

För svenskt vidkommande kan dessa domar fortfarande få betydelse som tolkningsunderlag i den mån SPL:s bestämmelse blir tillämlig.⁵⁰⁾ AV saknar en begränsning för indirekta följder. Visserligen anger AV att endast skador förorsakade genom direkt sammanstötning ersätts, men denna bestämmelse avser endast att avskära de

48) AfS Bd 2 s. 699 ff

49) Motiven s. 160.

50) Se Hellner, Den norska sjöförsäkringsplanen, s. 97 f. särskilt noten 9 s. 98.

oegentliga fartygskollisionerna. 51) Följden blir därför för AV:s del att kaskoförsäkringens farefält på denna punkten följer den skadeståndsrättsliga regleringen.

Vid en, i och för sig mycket översiktlig, jämförelse mellan resultatet i "Bandeirante"-domen och nuvarande svenska skadeståndsrättsliga regler visar det sig att skillnaderna är mycket små. I "Bandeirante"-fallet skulle domens resultat kunna uppnås även med en direkt tillämpning av skadeståndsrättsliga regler. Skillnaden visar sig klarare i den regel skiljedomaren i Askvin-fallet uppställer. Enligt den tolkning av NPL 1930 som han rekommenderar avskärs genom villkoren saksador som drabbar ett rättssubjekt som inte varit utsatt för en direkt eller förmedlad sammanstötning.

Efter analysen av utvecklingen i Norge ställer man sig onekligen frågan hur SPL:s regel skall tolkas idag. Antingen kan man säga att i enligt med domarna i "Bandeirante"- och "Askvin"-fallen att eftersom regeln finns där måste den också ha en innebörd. Därigenom skulle den regel Braekhus uppställde i "Askvin"-fallet utgöra en lämplig tolkningsregel även för SPL. Men det går också att med hänvisning till utvecklingen i Norge och innehållet i AV anse att det etablerats en praxis att kaskoförsäkringen ersätter kollisionsskadorna så långt det skadeståndsrättsliga ansvaret sträcker sig. Enligt min mening är den senare lösningen att föredra, särskilt som det inträffat att försäkringsgivare som tecknar försäkring på SPL:s villkor inte kompletterar försäkringsskyddet med en P & I-försäkring.

3.2 Kollisioner mellan systerfartyg

Vid alla försäkringar av transportmedel uppkommer

51) Se kommentaren till AV § 6 d).

svårigheter vid regleringen av skador som ett transportmedel förorsakar ett annat transportmedel om dessa tillhör samma ägare. Om en person äger två bilar och dessa kolliderar med varandra eller om en redare äger två fartyg och dessa sammanstötter med varandra möter oss exempel på dessa svårigheter. Hade fartygen tillhört olika rättssubjekt skulle det skyldiga fartyget ha erhållit ett skadeståndskrav från det andra fartyget. Detta krav hade omfattat inte bara skadorna på det fartyget utan också övriga ekonomiska förluster såsom tidsförlust, åldersavdrag och eventuella andra självrisiker.⁵²⁾ Ett sådant skadeståndsanspråk uppkommer emellertid inte om bägge fartygen tillhör samma person. Som bekant kan man inte kräva skadestånd av sig själv. Situationen är densamma om fartyget istället stött emot annan egendom som tillhör redaren t.ex. en kajanläggning.

Enligt trafikskadelagen (TSL), vilken reglerar kollisioner mellan motorfordon, utgår vid kollisioner mellan fordon som tillhör samma ägare, ersättning för skadorna på det icke ansvariga fordonet ur det för olyckan ansvariga fordonets trafikförsäkring. Någon reducering av ersättningen görs inte med anledning av att det är samme ägare till fordonen i förhållande till vad som varit fallet om det varit olika ägare. Om det emellertid är ägaren själv som framför det till olyckan vållade fordonet kan ersättningen till det ickevållande fordonet jämkas p.g.a. medvållande av den skadelidande (fordonsägaren) enligt TSL 12 §. Jämkning på grund av medvållande blir enligt TSL också aktuell om en person som äger två fordon och genom ett arbetsgivarförhållande ansvarar för bägge förarna.⁵³⁾ En tillämpning av dessa jämningsregler har emellertid enligt Strömbäck

52) Braekhus & Rein, Håndbok s. 174.

53) Strömbäck m.fl. Trafikskadelagen s. 56 f.

visat sig så svår att försäkringsbolagen beslutat att avgöra jämningsfrågorna enbart på grundval av förarens vållande och alltså helt bortse från ägarförhållandet.⁵⁴⁾ Däremot utgår enligt TSL inte ersättning för skador på annan fordonsägare tillhörig egendom, vilka orsakats genom trafik med fordonet.⁵⁵⁾

Inom sjöförsäkringen är dessa frågor inte lagreglerade, utan styrs av klausuler i försäkringsvillkoren. Den aktuella klausulen brukar benämnas systerfartygsklausulen. En sådan klausul finns, med något olika utformningar, i samtliga undersökta villkor med undantag för AV.⁵⁶⁾ Möjligen kommer man för AV:s vidkommande till samma resultat genom att de poliser som används vid försäkring på AV regelmässigt hänvisar även till SPL, vars § 78 lyder sålunda.⁵⁷⁾

"Tillhör fartyg eller föremål, med vilket försäkrat fartyg sammanstötter, samma ägare som detta, är denna omständighet utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar. Detsamma gäller då det försäkrade fartyget lämnar eller erhåller bärgningshjälp eller annat bistånd."

Formuleringen är i och för sig kryptisk men avsikten med paragrafen är just att reglera systerfartygskolli-

54) A.a. s. 58 f.

55) A.a. s. 62.

56) SPL § 78, NRPL § 77, DSK § 124, ITC (Hulls) Clause 2 och den tyska DTV 1978 § 34.2.

57) I det ovan nämnda Stena Germanica-fallet blev frågeställningen aktuell. Kaskoförsäkringen var tecknad på AV. De skador som uppstod var skador på ett landgångstorn vilket tillhörde rederiet för det skadevållande fartyget. I sin framställning behövde emellertid inte dispasschören ta ställning hur man strikt juridiskt skulle se på den omständigheten att AV saknar en systerfartygsklausul, då parterna var eniga om att man skulle bortse från ägarförhållandet och behandla skadan som "skadestånd till tredje man".

sionerna och den lösning man valt är att till skillnad från trafikskadelagen helt bortse från det förhållandet att det är samma ägare till de kolliderande fartygen eller den skadade egendomen, vid beräkningen av den utgående försäkringsersättningen. 58)

3.3 Kollisioner under bogsering

Bogsering förekommer i en mängd olika situationer, såsom vid fartygs tilläggning eller avlöpande, vid manövrering i trånga passager eller vid förflyttningar i samband med varvsbesök. Typiskt för bogseringssituationer är att fartygets rörelsefrihet begränsas genom sammankopplingen med ett annat fartyg varvid kollisionsrisken ökar.

Inom sjöförsäkringen skiljer man mellan de tillfällen då "vårt" fartyg blivit bogserat respektive då fartyget istället agerat bogserbåt åt ett annat fartyg. Då skador till följd av sammanstötning inträffar medan "vårt" fartyg blir bogserat, täcks dessa av kaskoförsäkring, 59) vilket däremot inte alltid är fallet vid det omvända förhållandet.

De undersökta villkoren har på olika sätt begränsat kaskoförsäkringsgivarens kollisionsansvar för tredjemansskador i samband med att det försäkrade fartyget bogserar ett annat fartyg eller föremål. I SPL § 80 anges att oaktat ett fartyg inte försäkrats som bärgningsfartyg ersätter försäkringsgivaren den skada som kan uppkomma genom en sådan fareändring, som då fartyget i syfte att förekomma skada på person eller egendom, företas en bogsering som kan anses försvarlig. Dock ersätts inte det ansvar gentemot tredje man, som

58) NRPL § 77 är klarare utformad och dess motiv (s. 76 f) hänvisar just till kollisionsfallen.

59) Se t.ex. motiven till AV § 6 d) och motiven till NRPL s. 160.

kan uppkomma för ägaren av det bogserade fartyget och inte heller ersätts skadorna på det bogserade fartyget.

SPL anger inte uttryckligen hur andra tillfällen, än då det försäkrade fartyget företar en bogsering i räddningssyfte, skall behandlas. Möjligen går det att genom en tolkning e contrario sluta sig till att en sådan bogsering skall anses utgöra en fareändring och därför bedömas utifrån reglerna om fareändring.

Den svenske dispaschören har i fallet "Rånnum" fått anledning att tolka SPL:s bestämmelser efter en sammanstötning där en bogserbåt utförde bogseringen varför bogseringen var av yrkesmässig karaktär. ⁶⁰⁾

Då bogserbåten "Rånnum" under mörker skulle påbörja bogsering av en mudderpråm som låg förtöjd vid ett transportband i Uddevalla hamn lossades pråmens förtöjningar. På grund av vinden och den omständighet att draget kom att bli något akter om pråmens stäv kom pråmen att röra sig bakåt. Transportbandet, vars yttersta del hängde över pråmen hakade i pråmen, troligen i dess lanternställ, varvid transportbandet skadades. "Rånnum" fick ersätta denna skada.

I sitt utlåtande går dispaschören tillbaka till de opublicerade motiven till SPL vilka dock dispaschören inte tillmäter så stor betydelse med motiveringen att "plankommitténs uttalanden, för vilka jag som en av kommitténs sakkunniga icke kan frångänna mig ansvar, förefaller nu, omkring 20 år senare vara alltför kategoriskt och onyanserat". Dispaschören konstaterar att SPL inte uttryckligen behandlar de speciella risker som är förenade med yrkesmässig bogsering och menar också att de med bogseringsverksamheten förenade och ökade risker för tredjemansansvar inte omfattas av SPL:s § 76 c) vilken reglerar kollisionsansvaret.

60) Dispasch avgiven i Göteborg 1977 02 22.

Följaktligen blev assuradören inte ersättningsskyldig för det skadestånd som "Rånnum" var skyldig att utge för skadan på transportbandet.

Dispaschörens motivering anser jag inte vara hållbar. Försäkras en bogserbåt enligt SPL:s klausul "Mot ersättning till tredje man" (§ 76 c) och görs inga inskränkningar i försäkringspolisen för skador i samband med bogsering går det svårligen att i efter-skott tolka in sådana inskränkningar i paragrafen. Det är till och med tveksamt om detta låter sig göras om § 76 c) läses tillsammans med den ovan berörda § 80. Försäkringsgivaren var ju redan vid försäkringstecknandet klar över att han försäkrade en bogserbåt. Av dispaschhandlingarna framgår flera speciella omständigheter som kan ha påverkat utgången i dispaschen. Dessa har emellertid inte uttryckligen lagts till grund för avgörandet. Sålunda var det vitsordat mellan parterna att vid försäkringens tecknande försäkringsgivaren uttryckligen meddelat att ansvaret för skador som det bogserade föremålet kunde åstadkomma inte var täckt av försäkringen. Försäkringstagaren uppmanades att teckna en särskild företagsförsäkring för att täcka denna risk, vilket han också gjorde. Det var på inrådan av detta senare försäkringsbolag som ärendet kom att avgöras i en dispasch. Dessa omständigheter gör också att det inte går att erhålla någon direkt ledning för tolkningen av SPL, i detta avseende, från "Rånnum"-fallet.

I NRPL ges en tydlig anvisning om att assuradören inte svarar för det ansvar som kan uppkomma medan fartyget bogserar eller som förorsakats av bogseringen såvida denna inte utgör en räddningsåtgärd. Detta är en förändring i förhållande till den gamla planen, vilken i likhet med SPL, inte uttryckligen fritog assuradören

från att täcka ansvar för kollisioner som inträffat medan det försäkrade fartyget bogserade ett annat. ⁶¹⁾

Enligt NRPL suspenderas kaskoassuradörens ansvar för kollisionsansvaret så länge bogseringen varar även om den försäkrade kan styrka att bogseringen inte haft någon inverkan på händelseförloppet. Detsamma gäller om kollisionen inträffar före eller efter bogseringen och om det kan styrkas att bogseringen förorsakat kollisionen. Klausulen har alltså en mycket stor räckvidd. Försäkringsskyddet mot kollisionsansvaret kan upphöra redan i det ögonblick då en åtgärd för att förbereda en bogsering vidtages till dess alla åtgärder avslutats.

Braekhus/Rein menar att grunden till undantaget är den risk som bogseringssituationen innebär. Trots detta är risken som sådan av den karaktären att den hör hemma inom kaskoförsäkringen. Kaskoförsäkringsgivarna är villiga att täcka denna risk mot ett särskilt avtal och eventuellt mot tilläggspremie. Det är alltså inte meningen att P & I skall ta hand om denna risk. ⁶²⁾ Den är följdriktigt också undantagen från P & I:ns ansvarsområde (NRPL § 238 st 1 b)). Motsvarande undantag saknas i Assuransföreningens P & I-villkor.

AV:s undantag är inte lika omfattande som det som finns i NRPL. I AV § 8 mom 3 c) anges att försäkringsgivaren inte ansvarar för skadestånd till tredje man för skada, som uppkommit när det försäkrade fartyget bogserar annat fartyg, såvida bogseringen inte föranletts av bärgning under sådana omständigheter, att den måste anses försvarlig. Följaktligen är det endast en pågående bogsering som får betydelse för suspensionen av

61) NRPL § 194 a) och motiven s. 161 f.

62) Braekhus & Rein, Håndbok s. 255.

skyddet, liksom att endast bogsering av annat fartyg är relevant, däremot inte bogsering av andra föremål.

Utvecklingen efter SPL:s tillkomst har uppenbarligen gått mot att kaskoassuradören friskriver sig från ansvar för tredjemansskador medan det försäkrade fartyget företar en bogsering som inte kan rubriceras som en räddningsåtgärd och därför är försvarlig. Denna utveckling är dock inte så kraftig att den utan stöd i polisen skulle kunna leda till att man i SPL kan tolka in ett sådant undantag. Den försäkringsgivare som använder SPL bör för klarhetens skull i polisen ange vad som skall gälla i bogseringssituationen.

3.4 Kollisionsansvar på kontraktuell grund

En redare åtar sig ofta via olika kontrakt ett större ansvar för kollisionsskador än som följer av sjölagens eller skadeståndslagens regler. Ett bogseringskontrakt, ett bärgningskontrakt eller en hamnstadga kan innehålla klausuler som medför en från dispositiv rätt avvikande ansvarsfördelning, vilken ibland medför att redaren åläggs ett strikt skadeståndsansvar för vissa typer av skador.

Sjölagens och även skadeståndslagens regler, som kollisionsansvaret grundas på, bygger helt på en utomkontraktuell grund och följaktligen borde också kaskoförsäkringens kollisionsansvar följa samma premisser och inte beröras av kontraktuella åtaganden. Vissa kontrakt har emellertid erhållit en sådan utbredning att en del kaskoassuradörer sett sig föranlåtna att även inkorporera ett kontraktuellt ansvar. Det visar sig att norska och danska assuradörer är mera benägna att acceptera en sådan utvidgning av kaskoförsäkringen, än svenska assuradörer.

Enligt SPL omfattar kaskoförsäkringen inte "ersättning som försäkringshavaren endast på grund av avtal eller avtalsliknande förhållande är skyldig att utgiva till tredje man" (81 § 1.) Enligt kommentaren avses "exempelvis sådana fall, då redaren genom att låta fartyget anlöpa viss hamn bundit sig till att godkänna de föreskrifter hamnens ägare utfärdat. Redaren kommer då i avtalsliknande förhållande till hamnens ägare, vilken kan vara identisk med befraktaren". 63)

Vid kaskoförsäkringen tecknad på SPL omfattar alltså denna inte ett på kontrakt grundad utvidgning av kollisionsansvaret utan detta utökade ansvar kommer istället att falla på P & I.

AV innehåller ingen uttrycklig anvisning i villkoren om hur ett kontraktuellt ansvar behandlas. I § 8 Mom. 4 (b) säger man visserligen att försäkringsgivaren inte ansvarar för skada, som uppkommit därav att försäkringstagaren ingått frakt- eller annat avtal med osedvanliga villkor. Denna bestämmelse kan möjligen ses som en yttersta gräns för hur långt ett ansvar på kontraktuell grund kan godtagas. Det kontrakt som reglerar ansvaret får alltså inte vara osedvanligt.

I kommentaren till AV § 6 (d) finns emellertid en utförlig analys av vad som avses med "det skadestånd som försäkringstagaren är skyldig att utge till tredje man", en formulering som används i villkorens § 6 för att beskriva kollisionsansvaret. Ansvaret för saksador omfattar endast det den ersättning, som försäkringstagaren är skyldig utge till följd av sammanstötningen, vilket enligt motiven utgör det ansvar som åvilar försäkringstagaren enligt gällande skadeståndsrättsliga regler, antingen skadeståndet utdömts av domstol eller

63) Kommentaren s. 55.

grundar sig på överenskommelse mellan parterna. Måttet på ersättningsskyldigheten är, enligt kommentaren, vad försäkringstagaren kan förpliktigas utge enligt gällande rätt och domstolspraxis i det land efter vars rätt ansvaret blir bedömt. I den mån ersättningsskyldigheten skulle komma att överskrida denna gräns faller "överskottet" på P & I-försäkringen. ⁶⁴⁾

Något utrymme för att erkänna ett på kontraktuell grund mera långtgående kollisionsansvar saknas alltså i AV och SPL. Anspråket skall grunda sig direkt på gällande rätt men behöver däremot inte vara fastställt av en domstol utan kan bygga på en överenskommelse mellan parterna.

I Norge och Danmark är inställningen till ett kontraktuellt ansvar inte lika avvisande. Enligt motiven till NRPL är det likgiltigt om kollisionsansvaret grundar sig på ett culpa-ansvar eller ett strikt ansvar eller om det bygger på ett avtal, så länge avtalsvillkoren inte är förbjudna eller osedvanliga. ⁶⁵⁾

I sin kommentar påpekar Braekhus/Rein att det för norskt vidkommande är likgiltigt vilken ansvarsgrund som åberopas för kollisionsansvaret. Även ett kontrakt enligt vilket redaren påtar sig ett objektivt ansvar för stötningsskador omfattas av NRPL. Som exempel på ett sådant kontrakt nämner man bärgningskontrakten vilka oftast innehåller bestämmelser om att det bogserade fartygets redare skall hålla bogserbåten skadelös för det ansvar denna kan ådra sig gentemot tredje man, liksom för egna skador som kan uppkomma i samband med uppdraget även om detta förorsakats av bogserbåten. ⁶⁶⁾

64) Kommentaren s. 55

65) Motiven till NRPL s. 161.

66) Braekhus & Rein Håndbok s. 254.

Även i Danmark accepterar kaskoassuradören ett kollisionsansvar grundat på avtal, såvida avtalet som sådant anses vara sedvanligt. Också här finner vi alltså sedvanlighetskriteriet som en begränsning av det på avtal grundade kollisionsansvaret.⁶⁷⁾

Med en strikt juridisk utgångspunkt måste man anse att den svenska attityden är den mest logiska och den tillämpas även i engelsk rätt där man mycket starkt poängterar att ansvaret måste vara utomobligatoriskt (tort) och där man inte ens accepterar ett på lagstiftning (utländsk) grundat utvidgat kollisionsansvar. Däremot har den norsk/danska modellen många praktiska fördelar genom att kaskoförsäkringen får handha alla sammanstötningsskador i normalfallen och P & I behöver inte blandas in i onödan. För min egen del är jag tilltalad av motiveringen att, om nu kaskoförsäkringen skall ha ett kollisionsansvar, skall också kaskoassuradören i så stor utsträckning som möjligt handha kollisionskadorna i hela sin vidd.

67) DSK § 161.

4. En internationell jämförelse

Efter denna genomgång av rättsläget i norden kan det vara intressant att göra en jämförelse med hur man löst samspelet mellan kasko- och P&I-försäkringarna i några andra länder. Jag har därvid valt att kort redovisa förhållandena i England och Tyskland. Ett val som grundar sig på den omständigheten att England är det dominerande landet på sjöförsäkringens område och medan Tyskland dels har en lagstiftning som i likhet med Sveriges bygger på det kontinentaleuropeiska rätts-systemet och som dessutom ganska nyligen erhållit en totalt reviderad reglering på området.

4.1. England

I England regleras kaskoförsäkringens kollisionsansvar av Running Down Clause (RDC).⁶⁸⁾ Denna klausul är fristående från det egentliga kaskoförsäkringsavtalet och utgör rent systematiskt ett självständigt kontrakt i likhet med vissa andra kontraktsklausuler såsom "Sue and Labour Clause". Denna konstruktion medför bland annat att kollisionsansvaret erhåller ett eget separat försäkringsbelopp. Av detta försäkringsbelopp är det sedan endast 3/4 som täcks av RDC medan återstoden får täckas genom P & I försäkringen.

Vidare är kollisionsansvaret enligt RDC begränsat till att omfatta det tredjemansansvar som föranletts av en sammanstötning mellan två fartyg. Alltså omfattas inte sammanstötningar mellan det försäkrade fartyget och andra föremål.

Vad som skall innefattas i begreppet fartyg vid klausulens tillämpning har varit föremål för ett flertal engelska domstolsavgöranden. Dessa har bland annat

68) Ivamy s. 209 ff., Tempelman s. 415 ff., Brown s. 147 ff., Goodacre s. 333 ff.

fastslagit att klausulen skall tolkas mycket vidsträckt och därför innefatta även mindre båtar såsom barkasser, slupar etc. Även sjunkna fartyg omfattas av klausulen, åtminstone om syftet varit att sedermera bärga det sjunkna fartyget. I annat fall har fartyget övergått till att bli vrak och då omfattas det inte av RDC. Kollisioner mellan ett fartyg och ett annat fartygs nedhängande ankare omfattas av klausulen eftersom ankaret är en del av fartyget något som däremot en fisketrål som släpar efter ett fartyg inte är. Inte heller räknas en pontonkran utan framdrivningsförmåga eller roder, som ett fartyg i klausulens, mening. ⁶⁹⁾

Enligt RDC täcks endast det skadestånd som vilar på utomkontraktuell grund (tort). I de rättsliga avgöranden där frågan varit föremål för behandling har domstolen varit mycket strikt och inte accepterat någon form av ansvar som vilat på en annan grund. En kontraktsrättslig eller på annat lands lag vilande grund accepteras inte.

4.2. Tyskland

För tysk kaskoförsäkring tillämpades fram till 1978 Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen (ADS) från 1919. Ett stort revisionsarbete under 1970-talet resulterade i nya varuförsäkringsvillkor 1973 ⁷⁰⁾ och nya kaskoförsäkringsvillkor 1978 ⁷¹⁾. Dessa kaskoförsäkringsvillkor är särskilt intressanta genom att de genomfört ett flertal grundläggande

69) Dessa rättsfall och ett flertal liknande finns omnämna i samtliga engelska standardverk om sjöförsäkring såsom t.ex. Ivamy s. 210 ff.

70) Presenterade av Baur i Hansa 1973 nr 14 s. 1260-1263.

71) Utförligt kommenterade av H.J. Enge. Erläuterungen den DTV-Kaskoklausul 1978. Karlsruhe 1980

förändringar avseende kaskoförsäkringens tredjemansansvar.

Kaskoförsäkringen omfattar ersättning för skador som drabbat tredjeman och som försäkringstagaren kan bli skyldig ersätta med stöd av lagregler (gesetzlichen Bestimmungen) och vilka orsakats genom fartygs rörelse eller genom därmed omedelbart sammanhängande navigeringsåtgärder (navigatorischen Massnahmen).

Redarens ersättningsskyldighet skall alltså ha grundat sig på "gesetzlichen Bestimmungen" vilket inbegriper förutom lagregler även olika offentlighetsrättsliga föreskrifter hamnstadgor o. dyl. Även skadestånd som har sin grund i ett strikt ansvar omfattas. Däremot inte det ansvar som redaren genom avtal frivilligt påtagit sig. Ett undantag från denna senare princip utgör det kontraktuella ansvar som grundar sig på ett bogseringskontrakt, varvskontrakt eller reparationskontrakt. En förutsättning för att bogseringskontraktets ansvarsbestämmelser skall gälla är dock att de överensstämmer med den lokala sedvänjan och att bogserbåten och släpet var ihopkopplade när skadetillfället inträffade. För att varvs- och reparationskontraktens ansvarsbestämmelser skall bli tillämpliga krävs även här att dessa skall vara i överensstämmelse med den lokala sedvänjan. Dessutom omfattar det utökade kaskoskyddet endast skador på varvets tillhörigheter.

Den centrala delen av klausulen innehåller angivandet av att tredjemansskadorna skall ha orsakats genom fartygets rörelse eller genom därmed omedelbart sammanhängande navigeringsåtgärder. De tyska kaskovillkoren har alltså helt frångått sammanstötningsskriteriet, vilket man även i Tyskland höll synnerligen hårt på

före 1978, ⁷²⁾ och infört ett betydligt mera omfattande tredjemanssskydd under kaskoförsäkringen.

Till dessa navigeringsåtgärder hör förutom sådant som har samband med fartygets rörelse även åtgärder i samband med angöring, avgång, ankring, ljusföring m.m. Utanför kaskoförsäkringen faller tredjemansskador som förorsakats genom åtgärder av mera teknisk natur, såsom skador vid bunkring av drivmedel eller ballastvatten eller som förorsakats av reparatörer, även om dessa åtgärder varit erforderliga för fortsättningen av resan. ⁷³⁾

För tredjemansskador som uppkommit genom utflöde från last eller bunkers utgår enligt huvudregeln ingen ersättning från kaskoförsäkringen. I en situation ersätts dock även sådana skador. Har det försäkrade fartyget själv kolliderat med ett annat fartyg varvid det försäkrade fartygets last eller bunkers, vare sig de är fasta, flytande eller gasformiga, har förorsakat skada på det andra fartyget eller egendom ombord på detta ersätts dessa skador av kaskoassuradören. ⁷⁴⁾ Återstoden av då framförallt oljeskadorna faller därvid på P & I-assuradören.

Kaskoförsäkringen ersätter överhuvudtaget inte personskador eller sakskador som drabbar egendom ombord på fartyget, såsom t.ex. lasten. Dock ersättes det ansvar för skador på den egna lasten som kan bli resultatet av en Both to blame uppgörelse enligt t.ex. amerikansk rätt. ⁷⁵⁾ Ett separat försäkringsbelopp är avdelat för

72) Ritter & Abraham s. 996 f.

73) Enge s 92.

74) § 34.1.4

75) Jfr det motsatta förhållandet enligt AV, kommentaren till § 8 Mom. s b).

täckande av kaskoförsäkringens tredjemansansvar. Villkoren innehåller också en fördelningsregel för det fall redaren ansvarar med både fartyg och frakt.

4.3 UNCTAD

Kollisionsansvarets utformning har också uppmärksamrats inom UNCTAD (United Nations Conference on Trade Development). I en omfattande rapport från UNCTAD-sekretariatet våren 1980 Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, föreslås förändringar av framförallt de engelska försäkringsvillkoren, vilka är dominerande på en stor del av världens försäkringsmarknader. En av de engelska försäkringsklausuler som föreslås bli ändrad är Running Down Clause. Den föreslagna förändringen utgör ett närmande till den utformning som reglerna har i Norden, framförallt så som de utformats i den norska sjöförsäkringsplanen (NRPL).

KällförteckningLitteratur

- | | |
|------------------------------------|---|
| Bauer, Axel | Neue Transportversicherungs-Bedingungen. Hansa 1973 s. 1260. |
| Braekhus, Sjur & Rein, Axel | Håndbok i P & I forsikring. 2. utgave. Arendal 1979. |
| Brown, Robert, H., | Marine insurance - Vol. 3 - Hull practice. London 1975 |
| Bull, Hans Jacob | Kompedium i sjøforsikringsrett, Oslo 1974 |
| ----- | Sjøforsikringsrett, Oslo 1980. |
| Enge, Hans, J, | Erläuterungen zu den DTV-Kasko klauseln 1978, Karlsruhe 1980. |
| Goodacre, Kenneth, J., | Marine insurance claims. 1st edition. London 1974. |
| Grönfors, Kurt | Svensk rättspraxis. Sjö rätt och annan transporträtt 1971-1975. SvJT 1977 s. 600. |
| Hellner, Jan | Den norska sjöförsäkringsplanen av 1964. TfR 1966 s. 95 |
| Ivamy, Hardy, E.R., | Marine Insurance. Third edition London 1979 |
| Kofoed, Erik & Aagard-Hansen, Erik | Sø- og anden transportforsikring. Odense 1967. |
| Pineus, Kaj, | Assuradören hos dispasschören. Sjö rättsföreningen i Göteborg skrifter nr 57. Klippan 1978. |
| Rein, Alex., | Diskusjonsinnlegg med anledning av dom i Bandeirante fallet. AfS Bd 2 s. 693. |
| Ritter, Carl & Abraham, Hans, J., | Das recht der seeversicherung. Bd 1. Hamburg 1967. |
| Selmer, Knut, S., | Laerebok i Forsikringsrett. Bd 2. Stavanger 1977. |
| Strøm-Olsen jr, Leif | Norsk sjøforsikringsplan av 1964 i praksis. AfS Bd 9 s. 579. |

- Strömbeck m.fl. Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikolyckor. Stockholm 1983.
- Templeman on Its principles & practice. Fifth
Marine Insurance edition (R.J.Lambeth). London 1981.
- Tiberg, Hugo Båtjuridik. Stockholm 1968.
- Tullberg, Mats Riskfördelning och försäkrings-
skydd vid fartygskollisioner.
Ersättningsrätts studie. Sjö-
rättsföreningen i Göteborg
skrifter nr 65. Klippan 1984.
- Vogt, Johan, H.L., Diskussionsinlägg med anledning
av domen i Bandeirante fallet.
AfS Bd 2 s. 699.

Försäkringsvillkor och kommentarer

- Allmän svensk sjöförsäkringsplan av den 13 juni 1957.
Stockholm 1957.
- Kommentar till Allmän svensk sjöförsäkringsplan
 (Kommentaren är opublicerad men finns tillgänglig
 i manuskript hos Sjöassuradörernas förening i
 Stockholm).
- Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976.
- Kommentarer till Allmänna svenska kaskoför-
 säkringsvillkor. Göteborg 1976.
- Dansk søforsikrings-konvention af 2. april 1934.
- Kommentar till Dansk søforsikringskonvention
 utgiven av Niels Tybjerg. København 1963.
- DTV - Kaskoklauseln 1978.
- Erläuterungen zu den DTV-Kaskoklauseln utgiven av
 Hans J. Enge. Karlsruhe 1980.
- Institute time clauses (Hulls). 1970-10-01.
- Norsk sjøforsikringsplan av 1964. Rederplanen.
- Motiver til Norsk sjøforsikringsplan utgiven av
 Det norske veritas. Oslo 1964.

RättspraxisDomstolsavgöranden

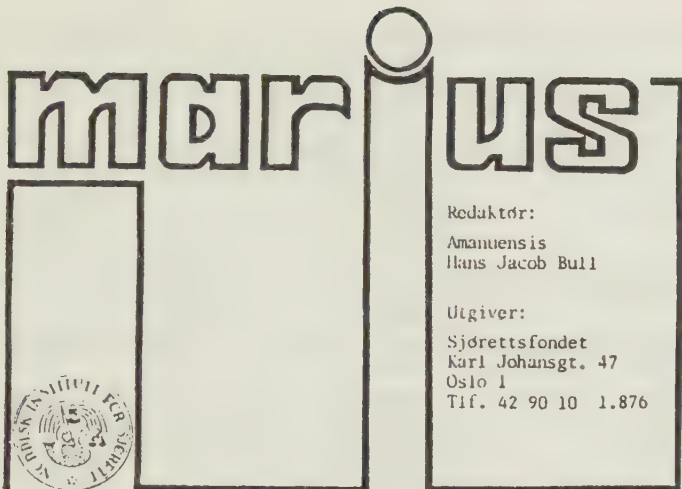
- NJA 1921 s. 539.
 ND 1929 s. 248 (NHR). "Ida Knutsen"
 ND 1952 s. 275 (SØHR). "Dykkeren"
 ND 1956 s. 318 (NHR). "Bandeirante"

Dispascher

- "Marino". Göteborg 1967-06-29. ND 1969 s. 130.
 Pineus, Assuradören s. 227.
- Motorbåt. Göteborg 1974-01-31.
 Pineus, Assuradören s. 290.
- "Rånnum". Göteborg 1977-02-22.
- Motorbåt. Göteborg 1983-10-04.

Skiljedomar

- ND 1961 s. 21. "Askvin"
 ND 1969 s. 1. "Midnatsol"
 ND 1976 s. 263. "Mosprince" och "Biakh".
 ND 1978 s. 139. "Stolt Condor".



Redaktør:

Amanuensis

Hans Jacob Bull

Utgiver:

Sjørettsfondet

Karl Johansgt. 47

Oslo 1

Tlf. 42 90 10 1.876

Hittil er følgende nummer utkommet:

1. BRÆKHUS, SJUR : Fraktavtalen, Definisjon, Inndeling.
24 s. 1975. Kr. 5,-.
2. BRÆKHUS, SJUR : Sjørettens område og særpreg.
16 s. 1975. Kr. 5,-.
3. BRÆKHUS, SJUR : Skipsbegrepet. Skibets nasjonalitet.
Skibsmåling og -identifisering. 61 s.
1975. Kr. 10,-.
4. YANCEY, BENJAMIN W. : American collision law past the
crossroads. 26 s. 1975. Kr. 5,-.
5. ULFSTEIN, GEIR : Bortfrakters ansvar ved skader på
passasjerer. 9 s. 1975. Kr. 5,-.
6. HEFFERMEHL, JØRGEN STANG og STØNJUM, TOM: Streik og lignende hindringer
i reisecertepartier. 92 s. 1975. Kr. 15,-.
7. HAGBERG, LENNART : Gullvärdeklausuler i transporträttsliga
konventioner. 19 s. 1976. Kr. 5,-.
8. SCHEEL, GEORG : Det moderne kommandittelskap innen
olje og skipsfart. 21 s. 1976. Kr. 5,-.
9. VOGT, JOHAN : Om rederassurandørenes inntreden i
rett til forsikringsgjenstand og
dekningskrav. 13 s. 1976. Kr. 5,-.
10. GRAM, PER : Chartering problems from an international
point of view. 17 s. 1976. Kr. 5,-.
11. BULL, HANS JACOB : Innstilling om ansvar ved personbefordring
o.a. med jernbane, sporveier m.v. 96 s.
1976. Kr. 15,-.
12. LUND, OLE : Kontraktsmessige opsjoner, særlig i be-
fraktningsforhold. 27 s. 1976. Kr. 5,-.
13. MYRE, HELGE : Usjødøktighetsansvar i lasteskadesaker
på bakgrunn av SUNNY LADY- og HØEGH HERON-
dommene. 20 s. 1976. Kr. 5,-.
14. LEIKVANG, NINA FRISAK : Tidstapsberegningen ved off hire. Særlig
om Esso Time kl. 11. 120 s. 1977. Kr. 15,-.

15. KROKEIDE, KJETIL, KAASEN, KNUt, REIN, JOHN: Innføring i oljerett I.
68 s. 1977. Kr. 10,-.
16. KROHN, MADS, KROKEIDE, KJELL, SOGN, PETTER CHR.: Innføring i oljerett II.
69 s. 1977. Kr. 10,-.
17. BULL, HANS JACOB, LUND, MORTEN, WINNEM, MARIT: Innføring i oljerett III.
50 s. 1977. Kr. 10,-.
18. KROGDAHL, TRYGVE : Kyststatsjurisdiksjon i lys av utviklingen
innenfor havets folkerett. 31 s. 1977.
Kr. 5,-.
19. GROTH, VIBECKE, LUND JØRGEN : Norsk Garantiinstitutt for skip og bore-
fartøyer . 45 s. 1977. Kr. 10,-.
20. SELVIG, ERLING : Rederansvaret. § 3. Objektivt Rederansvar.
32 s. 1977. Kr. 5,-.
21. SCRIVASTAVA : International Shipping Law and the
Developing Countries. 18. s. 1977. Kr. 5,-.
22. GRÖNFORS, KURT : Transport documents and computerization.
28 s. 1977. Kr. 5,-.
23. BULL, HANS JACOB : Kompendium i sjøforsikringsrett. Del I
44 s. 1977. Kr. 10,-.
24. SELVIG, ERLING : Skade voldt av borerigger. 24 s. 1977.
Kr. 5,-.
25. SELVIG, ERLING : Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning.
43 s. 1977. Kr. 10,-.
26. PHILIP, ALLAN : Maritime Jurisdiction in the EEC.
22 s. 1977. Kr. 5,-.
27. BULL, HANS JACOB : Fare, årsakssammenheng og tap.
Forsikringenes dekningsfelt. 39 s. 1977.
Kr. 10,-.
28. REIN, JOHN : The Petroleum Production Licence as a
Contract. 17 s. 1977. Kr. 5,-.
29. GOMBRII, KARL JOHAN : Poolsamarbete - En bakgrundsskiss.
32 s. 1978. Kr. 5,-.
30. BULL, HANS JACOB : Kompendium i sjøforsikringsrett § 4.4.
Usjødøktighet. 26 s. 1978. Kr. 5,-.
31. SELVIG, ERLING : The Hamburg Rules. Konvensjon om sjøtrans-
port av gods, 1978. 23 s. + vedlegg 25 s.
1978. Kr. 10,-.
- 31B. SELVIG, ERLING : The Hamburg Rules. Engelsk oversettelse
av nr. 31. 34 s. Kr. 10,-.
32. BULL, HANS JACOB : Kompendium i sjøforsikringsrett.
§ 4.5. Sikkerhetsforskrifter.
§ 4.6. Fremkallelse av havariet.
22 s. 1978. Kr. 5,-.
33. DAINITH, T.C.og GAULT, IAN : Pacta sunt servanda and the licencing and
taxation of North Sea oil production.
29 s. 1978.
34. WOLDSETH, KJELL og SYVERSEN, JAN: Skattlegging av ekstraktive industrier
i Norge eller på norsk kontinentalsokkel.
29 s. 1978. Kr. 5,-.

35. SELVIG, ERLING : Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning. Del II. 33 s. 1978. Kr. 10.
36. CHRISTIANSEN, LARS : Dekning i underfrakter ved mislighold av certepartier. 116 s. 1978. Kr. 15,-.
37. RINGDAL, FRODE og SÆTHER, ROLF: "AMOCO CADIZ"-katastrofen - et erstatningsrettslig mareritt. "AMOCO CADIZ" - enkelte folkerettslige og skipsfartspolitiske konsekvenser. 32 s. 1979. Kr. 10,-.
38. PLATOU, FANNY og STOKKE, BERIT: Skip, reder og finansinstitusjon - fra en praktisk synsvinkel. 35 s. 1979. Kr. 10,-.
39. COLLINS, MICHAEL : The Master's Right to say "no" to Charterers' Orders. 17 s. 1979. Kr. 10,-.
40. KAASEN, KNUt : Sikkerhet og kontroll i petroleumsvirksomheten - særlig om kontrollformer. 31 s. 1979. Kr. 10,-.
41. GRAM, PER : Inndrivelse av fraktkrav. 25 s. 1979. Kr. 10,-.
42. HINZ, CHRISTOPH : Protectionism in shipping - some current and future trends. 9 s. 1979. Kr. 10,-.
43. COLLINS, MICHAEL : Norwegian Plaintiffs chasing foreign Defendants in England: The approach of English courts and arbitrators to claims brought in England against foreigners. 17 s. 1979. Kr. 10,-.
44. BLOM, BIRGITTA og SELVIG, ERLING: UNCTAD-konvensjonen om multimodale transporter. 60 s. + vedlegg 1979. Kr. 10,-.
45. SELVIG, ERLING : Arrestjurisdiksjon i sjørettssaker. 22 s. 1979. Kr. 10.
46. BRØGHIUS, SJUR : Bergningsinstituttet i fare? Noen tanker post Amoco Cadiz. 30 s. 1979. Kr. 10,-.
47. HENRIKSEN, ROGER : Det dokumentløse internationale handels- og transportsamfund. En orientering. 24 s. 1979. Kr. 10,-.
48. BERLINGIERI, FRANCESCO : The Hague Rules in the Italian jurisprudence. The global limitation of the liability of shipowners under Italian law. 30 s. 1979, Kr. 10,-.
49. KAASEN, KNUt : Handling of Emergencies on the Norwegian and British Continental Shelf. 24 s. 1980. Kr. 10,-.
50. HEIDE, YNGVAR
BULL, HANS JACOB : Contracts for some supporting services. Characteristic features of the contracts for offshore supporting services. 26 s. 1980. Kr. 10,-.
51. GRÖNFORS, KURT : Befraktningsavtal och transportavtal - några synpunkter på sjölagens terminologi. 22 s. 1980. Kr. 10,-.

52. RØNNING, KNUT Statlig garanti for kjøp av brukte skip.
53 s. 1980. Kr. 15,-.
53. VOGTH-ERIKSEN, JENS Regress i certepartiforhold. 42 s. + vedlegg
25 s. 1980. Kr. 15,-.
54. BRÆKHUS, SJUR Rettslige problemer ved bygging av skip -
belyst ved nyere voldgiftspraksis. 23 s. +
vedlegg 20 s. 1980. Kr. 10,-.
55. BRÆKHUS, SJUR Transport documentation - evolutions and
functions. 42 s. 1980. Kr. 10,-.
56. GREGUSSON, NILS, HANEBOG, Den nye selskapslovens betydning for olje- og
CHR., KAASEN, KNUT, MITSEM, rederiselskaper. 91 s. 1980. Kr. 20,-.
PÅL, SCHEEL, GEORG og WEL-
GAARD, SIGURD,
57. WILHJALMSSON, WILHJALMUR Rederansvar for yrkesskader.
60 s. 1980. Kr. 15,-.
58. SEVÓN, LEIF The Hamburg Rules and Transport Documents.
22 s. + vedlegg 6 s. 1980. Kr. 10,-.
59. REINSKOU, KNUT HELGE Konnossementer og EDB. Utkast til et dokument-
løst system for varetransport til sjøs.
88 s. 1980. Kr. 20,-.
60. GRÖNFORS, KURT Ansvar for sjötransporterad gods under
terminalperioderna. 38 s. 1981. Kr. 10,-.
61. BJÖRKSTEDT, ULF Varvets ansvar för anlitannde av
självstendig medhjälpare. 65 s. 1981. Kr. 15,-.
62. GANTEN, REINHARD H. The international system for compensation
for oil pollution damage.
An assessment based on the experiences of the
International Oil Pollution Compensation Fund.
30 s. Kr. 10,-.
63. DÄHLIN, KNUT Entreprenörkontrakter som alternativ til
utvinningstillatelser, sett fra en juridisk
synsvinkel. 40 s. Kr. 10,-. 1981.
64. WILHELMSEN, TRINE-LISE Illusjoner og realiteter i franchisesystemet -
om franchisereglene ved kaskoforsikring av skip.
150 s. 1981. Kr. 30,-.
65. ENDRESEN, CLEMENT Omsorgsplikt i sjøforsikring. Omfang, reaksjoner
og forholdet til sikredes omsorgsplikter.
30 s. 1981. Kr. 10,-.
66. EIDE, ERLING Petroleumsmøkonomiske notater. 30 s. 1981.
Kr. 10,-.
67. MICHIELET, HANS PETER Charter Party Questions when Vessels are used
for Storage. 13 s. 1981. Kr. 10,-.

68. MESTAD, JLA og RINGNES, ARNE Konesjonspolitikken under borgerlig styre. 25 s. 1981. Kr. 10.-.
69. VEFLING, GUNNAR Om arbeidet med revisjonen av bergningskonvensjonen av 1910. 28 s. + vedlegg (Draft Convention on Salvage). 1981. Kr. 10.-.
70. MYHRE, FINN Rettslige problemstillinger ved lån-givning mot sikkerhet i offshore anlegg. 22 s. 1982. Kr. 10.-.
71. NYBONDAS, MATS Hotellföretags ansvar gentemot resenär vid sällskapsresa. 56 s. 1982. Kr. 15.-.
72. SELVIG, ERLING Pant i utvinningstillatelser og off-shore installasjoner. 34 s. 1982. Kr. 15.-.
73. SCHØYEN, PER Om normprissystemet. 46 s. 1982. Kr. 15.-.
74. KNUDTZON, STEPHEN, BRUNSVIG, PER, Den nye norske skipsbyggingskontrakten. LEIKVANG, TRJLS, KOLRUD, HELGE J. 86 s. 1982. Kr. 30.-.
75. HAMMER, ULF Forsvarlig utnyttelse av petroleumssforekomster. 147 s. 1982. Kr. 50.-.
76. GISVOLD, KAARE M. Norsk leverandøri ndustri i offshoresektoren - status - problemer - muligheter. 14 s. 1982. Kr. 10.-.
77. CARLSSON, PETER, PONTOPPIDAN, KNUD, SEVON, LEIF, GRAM, PER, KNUDTZON, STEPHEN, RAHM, LARS, ULRIK, ANDERS, HEDBORG, PER ERIK og DILFS, LENNART Linjefarten i utvikling. Foredrag holdt på det 10. nordiske sjørettsseminaret i Göteborg 13.-15. september 1982. 165 s. 1982. Kr. 50.-.
78. ASPSTRÖM, KARIN og KARLSSON, SUSANNE Bærgning av fartyg - eller avlägsnande av vrak? 75 s. 1983. Kr. 30.-.
79. SELVIG, ERLING Prosjektfinansiering i petroleumsvirksomheten. 30 s. 1983. Kr. 20.-.
80. SELVIG, ERLING Statoil eller oljestat. Hovedproblemer i Mellbye-utvalgets innstilling. 60 s. 1983. Kr. 30.-.
81. TRONSLIN, PETER Straffansvar for juridisk person med særlig tanke på forholdene i petroleumsvirksomheten. 14 s. 1983. Kr. 15.-.
82. KINELL, ULF Fartygsägarens strikta ansvar för oljeskada. 56 s. 1983. Kr. 25.-.
83. BULL, HANS JACOB Hovedtrekk i kaskoforsikringsretten. 37 s. 1983. Kr. 20.-.
84. FØSSUM, ESPEN HANSTEEN Nye engelske kaskoforsikringsvilkår. 25 s + vedlegg 5 s. 1983. Kr. 20.-.
85. GREGUSSON, NILS Skipsfinansiering i en krisetid. 14 s. 1983. Kr. 15.-.

- | | |
|---|--|
| 86. RØNNEBERG, NORMAN | Limitation of Shipowner's Liability. The Concept of "privity of knowledge" (egenfeil) in American Law. 17 s. 1983. Kr. 15.-. |
| 87. BULL, HANS JACOB, ASKHEIM, LARS OLAV, LANGE, VIGGO | Maritime Offshorekontrakter Karakteristiske trekk ved sentrale maritime offshorekontrakter. 42 s. 1983 Kr. 25.-. |
| 88. SCHØYEN, PER, EGIDIUS, NANNA, TRUNSLIN, PETER, NILSEN, BIRGER og ULVEVADET, PER J. | Gassalgskontrakter. Foredrag holdt på seminar i Stavanger 26. april 1983. 60 s. Kr. 30.-. |
| 89. KAASEN, KNUT, HOWELLS, RICHARD, BARREI, BRENDA, SIVERTSEN, OLAV BOYE, GRAVER, HANS PETTER, STAVLAND, ARNE og OGNEDAL, MAGNE | Sikkerhetslovgivningen på norsk sokkel. Foredrag holdt på seminar i Stavanger 29. september 1983. 90 s. Kr. 40.-. |
| 90. RASMUSSEN, UFFE LIND | Jurisdiktionsklausuler og voldgifts-klausuler i søtransportkontrakter. 212 s. 1984. Kr. 40.-. |
| 91. BRUNSVIG, PER | Rettslige problemer som følge av Alexander L. Kielland-ulykken 38 s. 1984. Kr. 25.-. |
| 92. TULLBERG, MATS | Fördelningen av redarens kollisjons-ansvar mellan kasko- och P&I-försäkring 67 s. 1984. Kr. 30.-. |

Bøker utgitt av SJØRETTSFONDET.

- Borerigger i rettslig belysning (Beyer, Jebens, Krokeide, Scheel og Ulfstein) 1975, 670 s.(utsolgt).
- Norsk petroleumsutvinning i rettslig belysning (Krohn, Kaasen, Lund, Rein og Sogn) 1977, 650 s. Kr. 250,-.
Foreligger også i engelsk utgave:
- Norwegian Petroleum Law, 1978. Kr. 400,-.
- Fra kredittretten og andre rettsområder (Sjui Brækhus) 1978, 400 s. Kr.125,-
- Rederifinansiering og statsgaranti (Groth og Lund)
1978, 211+IX+15 s. Kr. 100,- (utsolgt).
- Kompendium i sjørett (Falkanger, Bull, Christiansen, Gade og Woxholth)
1979, heftet, 2 bind, 400 s. Kr. 110,-. (utsolgt)
- Nordisk skipsfart under fremmed flagg (Gombrii, Graver, Sandberg og Ankarloo Landmark) 1979, 525+XXVI s. Kr. 240,-.
- Offshorecertepartier i rettslig belysning (Gade og Woxholth) 1979,
165 s. Kr. 125,-.
- Studiemateriale i petroleumsrett (Erling Selvig) 1980, heftet 156 s.
Kr. 100,-.
- Skip, verksted og finansiering. En studie av A/S Låneinstituttet for skipsbyggeriene (Platou og Stokke) 1980,
145 + XII s. Kr. 150,-.
- Rederi og kapitaltilførsel. Hovedproblemer i moderne rederifinansiering.
(Dobrown, Mellbye, Ryssdal og Rønning) 1981.
559 s. Kr. 250,-.
- Forurensningsansvar i oljevirksomheten (Hjort og Meyer), 1981.
XVII + 357 s. 13 pages Summary in English.
Kr. 200,-.
- Innføring i petroleumsrett.(Bull, Krokeide, Kaasen, Selvig og Woldseth).
2. utg. 1982. 160 s. Kr. 100,-.
- Skadelidtes krav mot Ansvarsassurandøren. Direct Action i sjøfor-
sikringsforhold. (Hans Jacob Bull) 1982.
154 s. Kr. 175,-.
- Innføring i sjørett (Falkanger og Bull) 1983 innbundet 279 s. Kr. 160.-
- Kontrakter i petroleumsvirksomheten (Askheim, Gisvold og Tapper) 1983
Innbundet 625 s. med summary på engelsk. Kr. 450,-.
- Sikkerhetsstyring og reguleringsteknikk - Oljedirektoratets regulering
av sikkerheten ved produksjon av petroleum.
(Hans Petter Graver). 1983. Innbundet IX+224 s.
med summary på engelsk. Kr. 250,-.

Jurisdiktionsklausuler og voldgiftklausuler i søtransportkontrakter.
(Uffe Lind Rasmussen) 1984. Innbundet 212 s.
Kr. 140.-.

Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten. En rettslig studie av
regelverkene om sikkerhet på norsk kontinentalsokkel.
(Knut Kaasen) 1984. Innbundet XIII+648 s. (36 s. summary
på engelsk.) Kr. 450.-.

MATS TULLBERG

Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner

En ersättningsrättslig studie



SJÖRÄTTSFÖRENINGEN I GÖTEBORG
SKRIFTER 65
GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

AKADEMIFÖRLAGET – GOTHENBURG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS

Denmark: Munksgaard, Copenhagen

Norway: Universitetsforlaget, Oslo, Bergen, Tromsø

Sweden: Esselte Studium, Stockholm, Gothenburg, Lund

ISBN 91-24-16191-8

© 1984 Mats Tullberg

Printed in Sweden by
Tullbergs Klippan, 1984

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förkortningar	5
Förord	6
1 Inledning	7
1.1 Fartygskollisioner	7
1.2 Intressemotsättningar i ersättningssystemet	8
1.3 Historiska avlagringar	9
1.4 En intressentmodell	10
1.4.1 Redaren	11
1.4.2 Kreditgivaren	12
1.4.3 Lastägaren	12
1.4.4 Passageraren	13
1.4.5 Besättningen	13
1.4.6 Tredje man	14
1.4.7 Försäkringsgivarna	14
2 Redaren	18
2.1 Sjölagens regler om fartygskollisioner	21
2.2 Redarens försäkringar mot kollisionsrisken	23
2.2.1 Kaskoförsäkringens försäkringsbelopp	24
2.2.2 Kopplingen mellan Kasko- och P & I-försäkring	26
3 Kreditgivaren	30
3.1 Inteckningshavaren	31
3.2 Förhållandet mellan fartygsinteckning och sjöpanträtt	31
3.3 Kreditgivarens surrogationsrätt till utfallande försäkringsersättning	32
3.4 Kreditgivaren medförsäkrad i försäkringsavtalet	33
3.5 Brott mot försäkringsavtalet	35
3.6 Kreditgivarintresseförsäkring	38
3.7 En jämförelse med brandförsäkringen	39

4	Lastägaren	43
4.1	Ansvarsundantaget för nautiskt fel	43
4.2	Den proratariska ansvarsfördelningen	46
4.3	Bidrag till bärgarlön och gemensamt haveri	47
4.4	Lastägarens försäkringar	49
5	Passageraren	52
5.1	Redarens ansvar för skador på passagerare och resgods	52
5.2	Begränsningsbeloppen	54
5.3	Personskadeersättning enligt svensk skadeståndsrätt	54
5.4	Ansvarsbegränsningens effekter och motiv	56
5.5	Passagerarens eget försäkringsskydd mot person- och sakskador	59
6	Besättningen	63
6.1	Sjömanslagen	63
6.2	Kollektivavtalet	64
6.3	TFA	66
7	Skadelidande utanför det påseglade fartyget	68
8	Sammanfattning	70
	Källor och litteratur	73

FÖRKORTNINGAR

Afs	Arkiv for sjørett
AV	Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976.
DepC	Departementschefen
DSK	Dansk sjøforsikrings-konvention af 2 april 1934
FAL	Försäkringsavtalslagen
GH	Gemensamt haveri
HD	Högsta domstolen
JFT	Tidskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland
M	Motormännens riksförbund
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NH	Norges Højesterett
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd II
NRPL	Norsk sjøforsikringsplan av 1964. Rederplanen.
OECD	Organization for economic co-operation and development
P & I	Protection and indemnity
Prop	Proposition
RFS	Rättsfall försäkring och skadestånd
SDR	Special drawing rights
SFS	Svensk författningssamling
SkL	Skadeståndslagen
SOU	Statens offentliga utredningar
SPL	Allmän svensk sjøforsäkringsplan av den 13 juni 1957
SvSjT	Svensk sjøfartstidning
SvJT	Svensk juristtidning
TFA	Trygghetsförsäkring för arbetsskada
TfR	Tidskrift for rettsvitenskap
UK	The United Kingdom mutual steam ship assurance association
UNCITRAL	United nations commission on international trade law
UNCTAD	United nations commission on trade and development
YAR	York-Antwerpen reglerna

FÖRORD

Denna bok utgör en delredovisning av en undersökning om hur försäkrings-skyddet vid fartygskollisioner är utformat. Tidigare har jag publicerat två rapporter, nämligen *Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning* NTF 1983 s. 254 samt *Fördelningen av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P&I-försäkring* i Marius nr 92, 1984.

Min avsikt är att avsluta projektet med en rapport som innehåller slutsatser och eventuella förslag till förändringar.

Göteborg i juni 1984

Mats Tullberg

1 INLEDNING

En sjötransport är ett tekniskt krävande företag. Ibland misslyckas företaget och transporten kan inte genomföras. Ett synnerligen komplicerat ersättningssystem träder in vid de tillfällen då transporten inte kan genomföras på grund av att en olyckshändelse inträffat eller ett misstag begåtts. Komplexiteten i systemet är så omfattande att det oftast är svårt att överblicka konsekvenserna av t.ex. ett inträffat fartygshaveri. Den mångfald av regler och regelsystem som kan bli aktuella att tillämpa kräver ofta specialkunskaper hos den som skall tillämpa respektive regelsystem, något som försvårar möjligheterna till att erhålla en helhetsbild.

I denna framställning avser jag att beskriva de ansvarsregler och ersättningssystem som kan bli aktuella att tillämpa efter en inträffad fartygskollision. Redovisningen belyser, med utgångspunkt från det svenska regelsystemet, vilka möjligheter att erhålla ersättning för sina skador de i en kollision inblandade parterna har.

1.1 Fartygskollisioner

Fartygskollisioner utgör ännu idag en av de vanligaste och allvarligaste anledningarna till haverier till sjöss. Införandet av sjövägsregler, trafikseparering och radarövervakning både från land och från fartygen har inte lyckats eliminera risken för fartygskollisioner. Av det sammanlagda antalet totalförluster i världen under 1979 förorsakades ca 23 % eller 47 stycken av kollisioner. Därvid gick 507.659 bruttoton till botten.¹⁾

Det är till och med så att de moderna navigationshjälpmedlen, genom den tilltro dessa skapar, i sig föranleder kollisioner. Genom att sjöfarten under 1900-talet tagit steget in i radaråldern har vi fått en ny typ av kollisioner, radarkollisionerna.²⁾ Ett av de mest spektakulära fallen av denna typ är kollisionen mellan Stockholm och Andrea Doria 1956.³⁾

Kollisionerna kan också ske med andra föremål än fartyg. Det kan röra sig om påseglingar av dyrbara hamnanläggningar eller broar. Vi behöver bara erinra oss då Star Clipper den 18 januari 1980 kolliderade med en av Tjörnbroarna.⁴⁾

¹⁾ SvSjT 1981 nr 5 s. 6 f.

²⁾ Grönfors, Kollisionsansvar, AfS Bd 12 s. 328.

³⁾ Sammanstötningen har beskrivits av Moscow i boken Collision course. Jfr också Grönfors a.a. s. 337, Wetterstein s. 266 samt Nordborgs anmälan av Moscow a AfS Bd 4 s. 620 ff.

⁴⁾ Wetterstein s. 271 not 125. Ett fotografi av olycksplatsen pryder omslaget till SOU 1981:8.

Följderna av dessa sammanstötningar kan också bli allvarliga. Inte nog med att skador kan uppstå på de påseglade fartygen eller personer ombord på dessa. Dessutom kan omfattande följdskador uppkomma. Genom de omfattande olje- och kemikalietransporterna över haven är risken för oljeskador på stränder och fiskevatten överhängande.

1.2 Intressebegränsningar i ersättningssystemet

Den utformning ett ersättningssystem får påverkas ofta av olika intressebegränsningar framförallt mellan den ersättningsskyldige och den skadelidande, men det kan även finnas intressebegränsningar mellan t.ex. kreditgivare och försäkringsgivare eller sjöpanträttsinnehavare och kreditgivare. Medvetenheten om de begränsningar som kan finnas inbyggda i ett ersättningssystem underlättar möjligheten att förstå systemets utformning. Jag har därför valt att i framställningen även belysa sådana inom systemet latenta intressebegränsningar.

Det finns även *övergripande intressebegränsningar* som påverkar ett så internationellt ersättningssystem som det som reglerar fartygskollisioner. Det visar följande exempel.

En redare har enligt sjölagen 118 § andra stycket a) och b) inget ansvar för lastskador som inträffat på grund av nautiskt fel eller brand oberoende av om redarens anställda förorsakat skadan genom sin försumlighet. En sådan reglering kan tyckas moraliskt förkastlig.⁵⁾ I alla andra branscher har företagaren ett ansvar för sina anställdas försumlighet vad avser omhändertagandet av gods.⁶⁾

Vilka skulle konsekvenserna bli om redaren inte längre tillerkändes ett så begränsat ansvar? Varuförsäkringen skulle då inte behöva täcka lastägarens risk för att hans varor skulle drabbas av en sådan skada. Istället blev det redarens P & I-försäkring som även fick täcka denna del av redarens lastansvar. En följd av detta borde då bli att premien på varuförsäkringen minskade och premien på P & I-försäkringen ökade i motsvarande mån.⁷⁾

Då frågan om ett borttagande av denna ansvarsbegränsning upptogs inom UNCITRAL⁸⁾ röntes förslaget stor opposition från de stora sjöfarts-

⁵⁾ Ramberg, Högt spel s. 16.

⁶⁾ Selvig, Haag-regler s. 125.

⁷⁾ Schalling, Transportförsäkringen i framtidsperspektivet s. 106.

⁸⁾ UNCITRAL är en förkortning av United Nations Commission on International Trade Law.

länderna medan u-länderna röstade för förslaget med rättvisemotiveringar.

Inom en annan av FN:s "agencies" UNCTAD motsatte sig u-länderna en överflyttning av risken från varuförsäkringen till ansvarsförsäkringen.⁹⁾ Det underliggande argumentet var här ett helt annat. För ett u-land som vill bygga upp en egen försäkringsrörelse är det mycket lättare att starta med en varuförsäkring än en P & I-försäkring.¹⁰⁾ Den senare laborerar med mycket större enskilda risker än varuförsäkringen och det behövs därför större fonder för att driva en P & I-försäkring, något som u-länderna saknar.

Förutom dessa intressebegränsningar mellan i-länder och u-länder finns det också *nationella intressebegränsningar*. Olika länders strävan efter att erhålla "sin" del av de lönsamma sjötransporterna för att därigenom uppnå ett positivt sjöfartsnetto motiverar en särbehandling av det egna landets rederiverksamhet. Införandet av olika ansvarsbegränsningssystem såsom globalbegränsningssystemet och kollibegränsningen är belysande exempel. Denna prioritering av redarintressen, som olika sjörättsliga regler ger uttryck för, går ibland ut över lastägare eller tredjeman.

1.3 Historiska avlagringar

Slutligen påverkas ersättningssystemet av *historiska avlagringar* som av olika anledningar följer med framförallt genom att systemets komplexitet gör det statistiskt och svårt att påverka.

Ett exempel på en sådan avlagring utgör reglerna om gemensamt haveri eller sjökast som det benämndes i äldre svensk lagstiftning. Dessa regler härstammar från den Rhodiska sjölagen från tiden kring år 300 f.Kr.¹¹⁾ Reglerna innebär att ett inträffat fartygshaveri inte ekonomiskt skall bäras av redaren ensam utan fördelas mellan dem som har ett ekonomiskt intresse i resans lyckliga genomförande. Sålunda fördelas ännu idag kostnaderna för en bärgning av ett havererat fartyg mellan ägarna av den bärgade egendomen, dvs. både fartyg och last, i proportion till den bärgade egendomens värde. Numera finns reglerna om det gemensamma haveriet i 1974 års York-Antwerpen regler.¹²⁾

⁹⁾ Ramberg, Högt spel s. 18. UNCTAD är en förkortning av United Nations Commission on Trade and Development.

¹⁰⁾ Schalling, Transportförsäkringen i framtidsperspektivet s. 106.

¹¹⁾ Pineus, Om Emma s. 5. Selmer, The survival s. 20.

¹²⁾ För en historisk bakgrund till det idag tillämpade riskfördelningssystemet vid fartygskollisioner kan hänvisas till Tullberg, Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning, NFT 1983 s. 254 ff.

Det är väl tveksamt om den riskfördelningsmetod som det gemensamma haveriet innefattar, är en lämplig riskspridningsmodell för dagens samhälle där, vilket inte minst denna uppsats kan bestyrka, de ekonomiska risker som är förknippade med fartygstransporten fångas upp av olika försäkringar. Även om olyckor inträffar till sjöss kan man inte med fog påstå att regelsystemet bör bygga på presumtionen att en sjöresa fortfarande utgör ett riskfyllt äventyr.

1.4 En intressentmodell

I en fartygstransport deltar ett flertal intressenter vilka kommer att påverkas ekonomiskt i det fall fartyget blir inblandat i en fartygskollision. Inom företagsekonomi använder man sig ofta av olika intressentmodeller för att beskriva det samspel och den påverkan som förekommer inom ett företag. Vi kan tillåta oss att låna idén därifrån och applicera den på vårt fartyg.

De olika intressenter som finns representerade i ett fartyg, överensstämmer naturligtvis inte med företagets, så som de är åskådliggjorda i Rhenmanns välkända modell.¹³⁾ Konfigurationen i modellen är dock betydande och då en fartygskollision inträffat kan intressentmodellen få följande utseende.¹⁴⁾



I likhet med alla modeller lider den här av begränsningar. Jag har t.ex. valt att inte ta med stat och kommun i modellen. Den kritik som riktats mot Rhenmanns modell för att den är statisk och endimensionell kan naturligtvis även riktas mot denna modell.¹³⁾ Trots detta kan modellen ha ett visst förklaringsvärde.

Hur påverkas då de i modellen ingående intressenterna av en fartygskollision och i vilket ekonomiskt förhållande står de inbördes och i relation till fartyget? Det kan vara lämpligt att inledningsvis ge en översiktlig beskrivning av de medagerandes positioner.

1.4.1 Redaren

För att fortsätta det förenklade framställningssätt som modellen ger uttryck för, sätter jag här likhetstecken mellan redare och ägare.¹⁴⁾ För redaren representerar fartyget dels en driftsenhet och dels ett förmögenhetsvärde.¹⁵⁾ Vid haveriet påverkas båda dessa delar. Den normala driften avbryts. Kostnaden för att genomföra resan ökar. Beroende på fraktavtal, lastskador och olycksorsak minskar även intäkterna.¹⁶⁾ Nya utgifter tillkommer t.ex. för bärgning, bogsering och reparation. Tvisteförhandlingar i någon form brukar också bli en följd.

Även värdet på fartyget påverkas. I värsta fall kan kollisionen resultera i en totalförlust av fartyget. I annat fall behövs kanske omfattande reparationer för att behålla fartygsvärdet intakt.¹⁷⁾ Vill det sig illa kommer även ersättningskrav från ägaren till det andra fartyget som varit iblandat i kollisionen. För dessa olika risker som redaren är utsatt för har han förhoppningsvis tecknat försäkringar av skilda slag. Mera om detta senare.

¹³⁾ Samuelsson s. 39.

¹⁴⁾ Dahl & Ahrne s. 49 använder sig av endast tre haveriintressenter, redare, lastägare och försäkringsgivare. För denna framställning är en sådan beskrivning alltför begränsad.

¹⁵⁾ Samuelsson s. 39 f.

¹⁶⁾ Begreppet redare används i olika sammanhang med skiftande betydelse. Se t.ex. Grönfors, Allmän transporträtt s. 44 och Huvudlinjer i svensk frakträtt s. 23. I denna framställning saknas normalt anledning till att särskilja ägarfunktionen från bortfraktarfunktionen. Termen redare används därför för att beskriva båda dessa funktioner.

¹⁷⁾ Riska skiljer mellan ett sakvärde och ett avkastningsintresse. Riska, Driftsintresse s. 2 ff.

¹⁸⁾ Riska a.a. s. 191 ff.

¹⁹⁾ Pineus, Ship's value s. 36 f. Gräuers s. 155.

1.4.2 Kreditgivaren

Kreditgivarna eller fordringsägarna kan uppdelas i sådana med och sådana utan säkerhet för sin fordran i fartyget. De fordringsägare som har säkerhet för sin fordran i fartyget är mest intressanta i detta sammanhang. Det är huvudsakligen två säkerhetsformer som kommer till användning, nämligen fartygsinteckning och sjöpanträtt.²⁰⁾ Kreditgivare för långfristig kreditgivning är utrustade med fartygsinteckningar medan sjöpanträtt i fartyget tillkommer en ganska heterogen grupp fordringar²¹⁾, såsom fordran för lön till de ombordanställda, hamn- och lotsavgifter, personskador och ersättningar för utomkontraktuella sakskador (uppkomna i samband med fartygets drift) bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak samt bidrag till gemensamt haveri.²²⁾ Sjöpanträtten utgör en exklusiv säkerhetsrätt med det bästa läget av samtliga förmånsrätter.²³⁾

Fartygets säkerhetsvärde påverkas naturligtvis i det fall då fartyget skadas. Fordringsägare har då stort intresse av att den uppkomna skadan täcks av en försäkring eller att ersättning för skadan kan erhållas från skadevällaren.²⁴⁾ I den mån en sådan ersättning utbetalas från en försäkringsgivare eller tredje man har fordringsägaren ett intresse av att komma åt dessa ersättningar för att utöva sin säkerhetsrätt i dem. En sjöpanträttshavare kan inte göra sin sjöpanträtt gällande i en utfallande försäkringsersättning eller annan ersättning på grund av skada på fartyget.²⁵⁾ Det motsatta är förhållandet för inteckningshavaren som vid båda dessa tillfällen kan göra sin säkerhetsrätt gällande.²⁶⁾

1.4.3 Lastägaren

Lastägaren kan påverkas av ett haveri på olika sätt. Direkta skador kan uppstå på godset vid sammanstötningar.²⁷⁾ Förseningar kan leda till skador på godset eller till försämrade affärsförbindelser. Eventuellt måste en del av lasten lämpas överbord för att påverka viktfordelningen ombord

²⁰⁾ SjöL 11 kap.

²¹⁾ Tiberg, Kreditsäkerhet s. 34 f. Rune s. 154.

²²⁾ SjöL 244 §. Rune s. 158 ff.

²³⁾ FörmånsrättsL. 4 § första punkten. Rune s. 160.

²⁴⁾ Tiberg a.a. s. 127.

²⁵⁾ SjöL 257 § första stycket. Notera att en lagändring skett 1973, varför Tibergs ovan citerade framställning blivit obsolet i sin redogörelse av denna fråga. Tiberg a.a. s. 127 ff.

²⁶⁾ SjöL 263 §.

²⁷⁾ SjöL 216 §.

på fartyget. Bidrag till vissa sådana gemensamma uppoffringar kan det bli tvunget att erlägga.²⁸⁾ Kanske är det möjligt för lastägaren att enligt frakta-avtalet utkräva ersättning för skadorna från redaren.²⁹⁾ Möjligen kan det också gå ett kräva ersättning från någon utomstående skadevällare.³⁰⁾ Vanligen får varuförsäkringen träda in, naturligtvis under förutsättning att lasten är varuförsäkrad.³¹⁾

1.4.4 Passageraren

Passageraren och dennes tillhörigheter kan också skadas vid en sammanstötning. Redaren har enligt sjölagen ett ansvar för dessa skador i den mån han varit vållande till sammanstötningen. Detta ansvar är begränsat till en nivå som medför att allvarigare personskador och saksador inte kommer att ersättas av redaren mer än upp till ett visst belopp. För att erhålla ett fullständigt skydd förutsättes att passageraren själv tecknat lämpliga försäkringar.

1.4.5 Besättningen

Även de anställda kan påverkas av en kollision. Är det så olyckligt att personskador inträffat träder det sociala skydds nätet ikraft. Arbets-skade-försäkringen och trygghetsförsäkringen vid arbetsskada (TFA) reglerar de ekonomiska och ideella konsekvenserna av personskadorna.³²⁾ Skador på den anställdes personliga tillhörigheter är oftast täckta av redarens försäkringar.³³⁾

Skulle det gå så illa att fartygsdriften påverkats så av kollisionen att redaren tvingas i konkurs och löneutbetalningarna kommer i fara, kan det bli aktuellt för den statliga lönegarantin att träda in.³⁴⁾

²⁸⁾ SjöL 211 § med hänvisning York-Antwerpenreglerna. Se i dessa regel B och regel XVII.

²⁹⁾ SjöL 118 §.

³⁰⁾ SjöL 220 § första stycket.

³¹⁾ FAL 60 § och Allmänna villkor för transportförsäkring av varor (1984) § 1.1, 1.2 och 1.3.

³²⁾ De skadeståndsrättsliga reglerna har numera ingen funktion vid arbetsskador. Arbets-skadeförsäkringen tillsammans med den på kollektivavtal grundade TFA ersätter personskador enligt skadeståndslagens normer utan att culpa behöver visas hos någon part. Grönwali & Hessmark s. 27. Se också villkoren för TFA § 35 där rätten att föra skadeståndstalan utesluts för den ersättningsberättigade enligt TFA. I Norge är förhållandena annorlunda. Se t.ex. Wilhjalmsen i Marius nr 57.

³³⁾ Assuransföreningens P & I-villkor § 25 b).

³⁴⁾ Lag (1970:741) om statlig lönegaranti vid konkurs.

1.4.6 Tredje man

Bakom den övergripande rubriken tredje man kan dölja sig många olika intressenter. Det kan vara redare, lastägare, passagerare eller anställda tillhörande ett påseglat fartyg.³⁵⁾ Det kan vara ägare av hamnanläggningar, lastkranar, broar. Det kan vara markägare, som fått sina stränder nedsölade av olja.³⁶⁾ Gemensamt för dem alla är att deras eventuella anspråk till följd av en fartygssammanstötning är utrustade med sjöpant-rätt.³⁷⁾ Däremot är redarens ersättningsskyldighet för dessa anspråk begränsad på olika sätt. Sjölagen och oljeskadelagen innehåller sådana begränsningar.³⁸⁾

Även i detta fall finns som regel ett skyddsnät i form av försäkringar för den ersättningsskyldige.³⁹⁾ För de kollisionersättningar redaren kan bli skyldig att erlægga till tredje man är det i huvudsak två försäkringar som kan träda in. Det är kaskoförsäkringen och P & I-försäkringen. Den förstnämnda är egentligen en sakförsäkring vilken dock på just denna punkt har ett farefält som omfattar redarens kollisionansvar.⁴⁰⁾

1.4.7 Försäkringsgivarna

Slutligen återstår endast att kommentera den återstående medaktören i intressentmodellen, nämligen försäkringsgivaren. I och för sig har försäkringar omnämnts vid beskrivningen av de övriga intressenterna. Kanske skulle därför försäkringsgivaren istället åskådliggöras med en yttre cirkel kring samtliga andra intressenter. Jag har emellertid valt att jämställa försäkringsgivaren med övriga intressenter. Ett argument för detta är att en modern försäkringsgivare deltar i fartygsdriften på ett betydligt mera aktivt sätt än genom att endast utbetala ersättningar efter ett inträffat haveri. Det skadeförebyggande arbetet utgör en betydande del av verksamheten. Ett arbete som kan resultera i allt från nya bryggrutiner och trafiksepareringssystem till utformandet av nya emballeringsmetoder.⁴¹⁾

³⁵⁾ Wetterstein s. 259 f.

³⁶⁾ Wetterstein s. 270.

³⁷⁾ SjöL 244 § punkterna 3 och 4.

³⁸⁾ SjöL 234 § första momentet respektive OljeskadEL 5 §.

³⁹⁾ Även den skadelidande har i flertalet fall olika försäkringar som täcker dessa skador.

⁴⁰⁾ Se t.ex. Schalling, Transportförsäkring s. 10. SPL § 76 b) eller c) samt Assuransföreningens kasko — respektive P & I villkor §§ 6 d) respektive § 9.

⁴¹⁾ Se t.ex. s. 3 f i presentationen av Assuransföreningen i deras försäkringshandbok.

För att återknyta till de tidigare beskrivna intressenterna kan vi notera att *redaren* normalt har en kaskoförsäkring som har till uppgift att ersätta kostnaden för en reparation av fartyget så att fartygsvärdet bibehålles intakt eller om en totalförlust inträffar, ersätta redaren med ett belopp motsvarande fartygsvärdet. Dessutom har redaren en ansvarsförsäkring, P & I-försäkring, samt olika former av intresseförsäkringar som är avsedda att täcka den driftsförlust han kan drabbas av på grund av haveriet.⁴²⁾

Även *kreditgivarna* är beroende av försäkringsskydd. Framförallt är det då fartyget som säkerhetsobjekt intresset centreras mot. Det är då väsentligt att redaren har en tillfredsställande kaskoförsäkring, vilken kan upprätthålla värdebeständigheten hos fartyget.⁴³⁾ Storleken på kaskoförsäkringens försäkringsbelopp dikteras ofta av kreditgivarens villkor.⁴⁴⁾ Om en totalförlust inträffar måste kreditgivaren vara säker på att försäkringsersättningen är tillräckligt stor för att täcka en återbetalning av lånen.

Även tredjemansskadorna kan inverka på fartygets säkerhetsvärde. Blir redaren ersättningsskyldig för de skador som uppkommer på grund av kollisionen erhåller de skadelidande säkerhet i form av sjöpanträtt i fartyget för sina anspråk. Sjöpanträttshavare har som tidigare påpekats, förmånsrätt framför inteckningshavare.⁴⁵⁾ I den mån fartyget måste tas i anspråk för tredjemans ersättningsanspråk urgröps inteckningshavarnas säkerhet till motsvarande del. Redarens försäkringar täcker emellertid även dessa ersättningsanspråk.⁴⁶⁾

Trots att redaren har försäkringar som täcker både direkta skador på fartyget och ersättningsanspråk med sjöpanträtt i fartyget, kvarstår en viss kreditrisk för kreditgivaren. Någon omständighet kan medföra att försäkringsersättning inte utgår även om sakskador har uppkommit eller ersättningsanspråk vidhåftar fartyget. Har t.ex. redaren själv genom sin försumlighet förorsakat skadan utgår ingen försäkringsersättning. I det läget kan det till och med vara så olyckligt att redaren saknar möjlighet att utnyttja någon ansvarsbegränsning.

För att skydda sig mot risken att panten skall försämrans på grund av

42) Riska, Driftsintresse s. 320 ff. Forsberg s. 30, Daal & Ahrne s. 24. Bull, Sjöförsäkringsrett s. 13.

43) Tiberg, Kreditsäkerhet s. 127, Fogelklou s. 14.

44) Lindfelt s. 10, Fogelklou s. 16.

45) Se också Rune s. 210.

46) Se nedan avsnitt 2.2.

att en av ovannämnda händelser inträffar kan kreditgivaren teckna en separat kreditgivarintresseförsäkring.⁴⁷⁾

Vi har tidigare också konstaterat att *lastägarna* normalt är försedda med en varuförsäkring. Därigenom inbegripes även varuförsäkringsgivarerna i intressentgruppen kring fartyget. Varuförsäkringen skyddar inte endast mot ekonomiska skador på själva lasten utan ger även ett skydd mot avbräcket i varuhandeln vilket kan bli en följd av haveriet. Sålunda ersätts under varuförsäkringen även förlorad handelsvinst.⁴⁸⁾

Besättningens försäkringsskydd vilar på en något annorlunda grund genom att de åtnjuter skydd av en allmän försäkring. Det är endast skador på deras personliga lösegendom som omfattas av den av redaren tecknade P & I-försäkringen. Denna försäkring, är till sin huvudsakliga karaktär en ansvarsförsäkring men innehåller även en del udda moment som har avseende på lasten och de anställda.⁴⁹⁾

Den skadelidande *tredjeman* är också beroende av redarens försäkringar. I den mån redaren är ersättningsskyldig är det huvudsakligen två försäkringar som täcker hans kollisionansvar nämligen de tidigare omnämnda kasko- och P & I-försäkringarna. Kaskoförsäkringen täcker redarens kollisionansvar men innehåller samtidigt väsentliga begränsningar. Sålunda täcker inte kaskoförsäkringen redarens ansvar för personskador och inte heller ansvaret för oljeskador.⁵⁰⁾ Personskadorna och oljeskadorna faller på P & I-försäkringen.⁵¹⁾

Det är alltså ett flertal försäkringsgivare som är inblandade i en fartygskollision. De som omnämnts i denna översiktliga framställning utgör inte någon fullständig katalog, men får anses utgöra de mest betydelsefulla.

Ser vi mera dynamiskt på de medverkande försäkringarna, än vad som gjorts i det ovanstående, kan noteras att de även samspelar sinsemellan. Med hjälp av regresser återkrävs utbetalda försäkringsersättningar från andra försäkringsgivare. Så kan en varuförsäkringsgivare återkräva hela

⁴⁷⁾ Se villkor för kreditgivarintresseförsäkring.

⁴⁸⁾ FAL 75 § och SPL § 156. Se t.ex. Lindquist s. 128 ff. Engströmer s. 19 ff. Tullberg, Öppna och taxerade poliser s. 61.

⁴⁹⁾ Under P & I-försäkringen faller ersättning för kostnader i samband med smygpassagerare, vissa typer av böter som kan åläggas redare samt ansvar för vissa socialutgifter. Bræckhus & Rein s. 142 ff. Se också Assuransföreningens villkor §§ 19-23.

⁵⁰⁾ SPL § 81 c) och j). AV § 8 moment 3 a) punkt 2 samt b).

⁵¹⁾ Ägare av svenskt fartyg är skyldig att teckna en försäkring för att täcka sin ansvarighet enligt oljeskadelagen (§ 12).

eller delar av den ersättning han utbetalat till lastägaren från redarens P & I-försäkringsgivare.⁵²⁾

De olika intressenterna från intressentmodellen står i ett slags intern kommunikation med varandra, som reglerar ur vems ficka ersättningen slutligen skall tas. Samspelet kan beskrivas som ett komplicerat system för ekonomiskt risktagande, där de medagerande är sammankopplade med varandra i mer eller mindre kommunicerande kär. Det fria riskflödet är emellertid tvångsreglerat på olika sätt, inte minst genom användningen av olika ansvarsbegränsningssystem. Dessutom kan ersättningssystemen genom att de använder olika finansieringsformer motverka kommunikationen. Därför medför t.ex. de olika finansieringsformerna för varuförsäkringen och P & I-försäkringen inte alltid att motsvarande premiejustering görs mellan de båda försäkringarna vid förflyttning av en risk från varuförsäkringen till P & I-försäkringen.

⁵²⁾ Daal & Ahrne s. 39. Angående det olämpliga i detta regressförfarande se Kihlbom s. 131 f. Wetterstein s. 264. Selvig, Haag-regler s. 127.

2 REDAREN

Den svenska handelsflottan bestod i slutet av 1979 av 513 fartyg med en storlek över 100 bruttoton. Av dessa ägdes 257 av aktiebolag och 198 av partrederier.⁵³⁾ Spridningen av äganderätten till ett fartyg genom bildandet av ett partrederi eller aktiebolag görs inte längre i syfte att sprida haveririsen på flera händer.⁵⁴⁾ Anledningen till detta ägarspridande står mera att finna i finansieringsargument eller i en önskan att sprida företagsrisken. Formerna för ägandet påverkas numera även av beskattningsreglerna.

Redarens risksituation i samband med en fartygskollision bygger delvis fortfarande på den gamla principen om att redaren vad som än händer bara skall behöva riskera att förlora sitt fartyg dvs. sin sjöförmögenhet. Däremot skall inte hans landförmögenhet påverkas. Detta synsätt präglade helt svensk lagstiftning fram till 1928 då exekutionssystemet övergavs.⁵⁵⁾ Enligt detta kunde redaren genom att avstå från sitt fartyg frigöra sig från alla eventuella krav föranledda av en fartygskollision. Exekutionssystemet ersattes emellertid av ett system med ett personligt men begränsat ansvar vilket gäller än idag.

Denna möjlighet till ansvarsbegränsning, vilken brukar benämnas globalbegränsningen är konventionsreglerad. Den nu gällande konventionen är fortfarande 1957 års "International convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships". Det finns även en senare konvention i detta ämne, som antagits men ännu inte ratificerats av tillräckligt många stater för att träda ikraft, nämligen "Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976".

Sverige har beslutat tillträda 1976 års konvention och har därför uppsagt 1957 års konvention och förberett tillträdet till den senare konventionen genom att genomföra ändringar i sjölagen (SFS 1983:699). Dessa ändringar kan emellertid träda ikraft tidigast 1.4.1985 och intill dess gäller fortfarande den svenska lagstiftning som bygger på 1957 års konvention och som är införd i sjölagen 234-243 §§.

Den enda situation då redaren för närvarande inte kan begränsa sitt ansvar är då han själv genom fel eller försummelse ådragit sig ett ansvar. Regeln tillämpas emellertid inte om redaren själv varit fartygets befäl-

⁵³⁾ Sjöfart 79 s. 38.

⁵⁴⁾ SvSjT 1981 nr 8 s. 10 f.

⁵⁵⁾ Ang. 1928 års lagändringar se Wikander s. 22 ff.

havare eller varit medlem i besättningen. När sjölagsändringen träder ikraft kommer förhållandet att förändras något genom att det då för ett genombrott i ansvarsbegränsningen krävs att redaren vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. En beskrivning som närmast motsvarar uttrycket indirekt uppsåt men som även torde täcka sådana fall då en handling har förövats av vårdslöshet som är så grov att den ligger på gränsen till uppsåt. Den omständigheten att skadevällaren har insett att en skada av något slag kunde uppkomma är inte tillräcklig för att bestämmelsen skall bli tillämplig. Det krävs därutöver, att skadevällaren insåg att en skada av just det slag som sedan också uppkom sannolikt skulle bli följden av hans handlande.⁵⁶⁾

I propositionen till 1983 års sjölagsändringar anges också vilka personer som bör identifieras med redaren i detta hänseende. Därvid omnämnes rederiets styrelse, verkställande direktören eller huvudredaren samt andra anställda i chefsbefattning, som har en så självständig ställning och sådana befogenheter att företräda rederiet och träffa uppgörelser på dess vägnar. Däremot menar man att befälhavaren inte tillhör denna kategori såvida han inte samtidigt är fartygets ägare.⁵⁷⁾

1957 års och även 1976 års konventioner bygger på idén att redaren genom att ställa en säkerhet till förmån för de olika fordringsägarna har fullgjort sin totala ersättningsskyldighet efter en inträffad olyckshändelse. Säkerheten skall motsvara redarens ansvarsbelopp beräknat med ledning av fartygets storlek och inte dess värde. Skulle ansvarsbeloppet inte räcka till får fördelningen mellan fordringsägarna ske i en konkursliknande form. Enligt sjölagen 235 § uppgår ansvarsbeloppet till ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada på person, höjes ansvarsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenettundra francs för ton, dock minst med sexhundratrettiotusen francs. Med dräktighet avses nettodräktigheten för maskindrivet fartyg ökat med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

Genom en ändring i sjölagen (SFS 1978:136) övergick Sverige till att utnyttja special drawing rights (SDR) som värdeenheter då poincarefrancens dagsvärde blivit svårt att bestämma sedan guldmarknaden brutit samman 1971. Därefter finns inte längre ett fast dagsvärde på guld.

⁵⁶⁾ Prop 1982/83:159 s. 110.

⁵⁷⁾ Prop 1982/83:159 s. 111.

15 poncaréfrancs motsvarar 1 SDR vilken i sin tur den 9.3.1984 hade ett dagsvärde på 8 kronor 16 öre och gav alltså vid den tidpunkten ett värde på 54,4 öre för en poincaréfranc. De ovannämnda begränsningsbeloppen blir därför 544 kronor per ton av fartygets dräktighet dock minst ca 81.600 vid sakskador medan gränserna vid personskada blir ca 1.140 kr per ton dock minst 343.000 kr.

Ett av motiven bakom 1983 års sjölagsändringar var att åstadkomma en höjning av ansvarsbeloppen för globalbegränsningen då gränserna enligt 1957 års konvention genom inflationen kommit att urgröpas. Departementschefen anförde visserligen att det hade varit önskvärt med ännu större höjningar av begränsningsbeloppen i förhållande till 1957 års konvention då inflationen även påverkat begränsningsbeloppen enligt 1976 års konvention samtidigt som försäkringsmarknaden har en kapacitet som skulle kunna täcka högre ansvarsbelopp utan orimliga premiehöjningar som följd, men ansåg det ändå lämpligt att Sverige tillträder 1976 års konvention bl.a. för att därigenom kunna uppnå uniformitet bland framförallt de nordiska länderna.

Genom 1983 års sjölagsändringar får personskadekraven en mera gynnsam ställning då ett särskilt begränsningsbelopp föreskrivs för skador på fartygets egna passagerare. Detta belopp sätts inte längre i relation till fartygets tonnage utan till det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får föra och utgör 46.666 SDR (ca 380.000 kr) multiplicerat med maximalt antal passagerare, dock högst 25 milj. SDR (ca 204 milj kr). För personskador som drabbar personer ombord på ett påseglat fartyg används ett separat begränsningsbelopp som uppgår till 333.000 SDR (ca 2,7 milj. kr) för fartyg med en dräktighet av 500 eller därunder och som trappas upp successivt för större fartyg så att ett fartyg med t.ex. en dräktighet på 5.000 får ett ansvarsbelopp som uppgår till 2.249.000 SDR (ca 18,3 milj. kr). Detta ansvarsbelopp får alltså inte användas till att betala ersättning för personskador som drabbat fartygets egna passagerare. Noteras bör också att ersättningskrav från ombordanställda enligt svensk rätt över huvud taget inte är föremål för ansvarsbegränsning.

För sakskador och andra slag av fordringar som enligt 235 § kan bli föremål för ansvarsbegränsning finns ytterligare ett begränsningsbelopp vilket dock är lägre än det som gäller för personskador. Detta begränsningsbelopp börjar med 167.000 SDR (ca 1,4 milj. kr). för fartyg vars dräktighet inte överstiger 500 och trappas sedan stegvis upp med ökande storlek på fartyget. I den mån ansvarsbeloppet inte behöver tas in anspråk

för sakskador medan beloppet för personskador inte förslår föreligger här en rätt för personkraven att erhålla utdelning av ansvarsbeloppet för sakskadorna.

Motiven bakom ett vidmakthållande av redarens möjlighet att begränsa sitt ansvar utgörs idag framförallt av försäkringshänsyn. Redaren skall ha möjlighet att till rimliga premier kunna tillgodogöra sig försäkringsmarknadens tjänster. Bakom dessa hänsyn döljer sig sjöfartspolitiska och protektionistiska strävanden.⁵⁹⁾ En avsikt är också att befria redaren från att behöva bekosta riskskyddet för de direkta katastrofriskerna.

2.1 Sjölagens regler om fartygskollisioner

I sjölagens kapitel 8 finns reglerna om fartygskollisioner. Dessa regler bygger på 1910 års internationella konvention om fartygs sammanstötning, vilken inarbetades i sjölagen genom 1913 års sjölagsändringar. Den centrala bestämmelsen är 220 § vilken anger att det vållande fartyget skall ersätta den skada som kan ha uppkommit på det andra fartyget eller ombordvarande gods eller personer. Finns ett vållande på båda sidor skall ersättningsskyldighet fördelas i proportion till de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet eller om en sådan fördelning inte kan företas skall vardera sidan ersätta hälften av skadan. För personskadorna är ansvaret solidariskt, vid vållande från båda sidor, medan ansvaret för sakskadorna är delat. Vardera parten ansvarar för sakskador endast i förhållande till sin culpa för sin andel.⁶⁰⁾ Har sammanstötning inträffat av våda eller kan det inte utredas vem som varit vållande får vardera sidan stå för sina kostnader själv.

En skillnad i förhållande till äldre svensk rätt är att vid sammanstötningar genom vållande på båda sidor betraktas inte längre fartyg och last som en enhet vid culpabedömningen. Lastägare har därigenom rätt till ersättning både från det befraktade fartygets och det andra fartygets redare i proportion till storleken av deras respektive vållande.⁶¹⁾ Då det befraktade fartygets redare i kollisionsfallen kan åberopa nautiskt fel för ansvarsbefrielse gentemot den egna lasten får bestämmelsen främst betydelse för lastägarans krav gentemot det andra fartygets redare.

⁵⁹⁾ Wetterstein s. 64.

⁶⁰⁾ NJA II 1913 s. 201.

⁶¹⁾ NJA II 1913 s. 201. Grönfors, Sjörättens kollisionsansvar s. 365.

I förhållande till äldre svensk rätt medförde 1913 års lagändring en avsevärd utökning av kollisionsreglernas tillämpningsområde genom att konventionens regler om s.k. oegentliga fartygssammanstötningar infördes i sjölagen 223 a §. Därigenom kom de tillfällen då ett fartyg genom sin manövrering förorsakade en sammanstötning mellan två andra fartyg eller då ett fartyg genom sin manövrering tvingade ett annat upp på grund eller in mot en kaj, att likställas med att en fartygskollision inträffat fastän någon fysisk kontakt mellan det vållande fartyget och det andra fartyget inte förekommit.

Sjölagen inbegriper alltså tre olika arter av sammanstötningar under reglerna om fartygskollisioner. Dessa brukar benämnas egentlig, indirekt och oegentlig sammanstötning.

Med en *egentlig sammanstötning* brukar menas en sammanstötning mellan två eller flera fartyg inbördes. Det är den situation man normalt tänker på när en fartygskollision omtalas. En *indirekt sammanstötning* uppkommer då ett fartyg utan fysisk kontakt men ändå genom sin manövrering orsakar en sammanstötning mellan två andra fartyg. Den *oegentliga sammanstötningen* omfattar enligt sjölagens definition dels den indirekta sammanstötningen och dels det fall då ett fartyg genom sin manövrering tvingar ett annat fartyg gå på grund eller att sammanstöta med ett annat föremål än ett fartyg.⁶²⁾

Förutom de i sjölagen definierade sammanstötningstyperna förekommer även en annan typ av sammanstötning nämligen den då ett fartyg kolliderar med en kaj, en hamnanläggning, en bro eller något liknande. Dessa senare sammanstöttningsfall reglerades inte av sjölagen och får därför lösas med hjälp av allmänna skadeståndsrättsliga regler.⁶³⁾

Sjölagen har alltså en mycket vid definition av vad som utgör en fartygssammanstötning eftersom 1913 års version av sjölagen på detta område är i stort sett intakt. Paragrafen 222 lyder idag:

”Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg ha tillämpning även när, till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt, skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.”

⁶²⁾ Möller inbegriper inte det senare fallet i sin definition av den oegentliga sammanstötningen. Istället hänför han dessa skadehändelser till en speciell grupp (s. 72 f.).

⁶³⁾ NJA II 1913 s. 202.

De övriga reglerna om sammanstötning genomgick också smärre förändringar under slutet av 1960- och början av 1970-talet. Genom lagrevisionen 1967 infördes ett påpekande att den som i ersättning utgivit mer än vad som föll på hans andel skulle ha rätt att kräva den andra parten på överskottet och därvid skulle denna fordran vara skyddad av sjöpanträtt.⁶⁴⁾ 1973 gick man något längre i att förtydliga förhållandena kring regressfrågorna. Redaren tillerkändes nu rätt att även mot sin kollisionspart åberopa sådan ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning som han kunde göra gällande mot skadelidande passagerare med stöd av svensk eller utländsk lag. Genom att vissa länder tillämpade solidarisk ansvarighet även vid lastskador kunde ovannämnda reglering få betydelse även i dessa fall.⁶⁵⁾

2.2 Redarens försäkringar mot kollisionsrisken

En redare har alltid två försäkringar, nämligen en kaskoförsäkring som primärt täcker skador på det försäkrade fartyget och någon form av ansvarsförsäkring, vanligen en P & I-försäkring. Dessutom har han om fartyget är oceangående en krigsförsäkring.

När skador uppkommit på det egna fartyget till följd av en fartygskollision täcks dessa skador av kaskoförsäkringen i den mån någon ersättningskyldighet inte föreligger för det andra fartyget. En fartygskollision utgör nämligen en av de typiska sjöfaror som kaskoförsäkring är avsedd att täcka.

Har istället vårt fartyg varit helt eller delvis vållande till sammanstötningen blir situationen mera komplicerad. Enligt de sjörättsliga reglerna om fartygskollisioner är det vållande fartyget skyldigt att ersätta skadorna på det andra fartyget. Försäkringsskyddet för detta kollisionsansvar är sedan fördelat mellan kasko- och P & I-försäkringarna.

I princip är fördelningen av ansvaret mellan dessa bägge försäkringar fördelat sålunda att kaskoförsäkringen tar hand om ersättningen för sakskador på det egna fartyget och på andra objekt utanför det egna fartyget, såsom skador på motpartens fartyg och last medan P & I-försäkringen ersätter samtliga personskador och eventuella oljeskador samt skador på lasten och på besättningens tillhörigheter ombord på det egna fartyget.

⁶⁴⁾ NJA II 1967 s. 71. Prop 1966:145.

⁶⁵⁾ SOU 1971:90 s. 59 ff. samt prop. 1973:137 s. 146 ff.

Kaskoförsäkringen är till sin typ en sakförsäkring men innehåller även ett visst ansvarsmoment. Sakförsäkringsdelen omfattar skador som drabbar det försäkrade fartyget och dess tillbehör. Ansvarsdelen omfattar det s.k. kollisionsansvaret, dvs. det ansvar för skador som kan uppkomma p.g.a. en kollision. P & I-försäkringen anknyter i sin tur till kaskoförsäkringens ansvarsdel men är subsidiär i förhållande till denna och täcker därför ett från kaskoförsäkringen överskjutande kollisionsansvar.

Fördelningen av skadorna kan vid första påseende verka okontroversiell. Det var emellertid just denna fördelning som fick mig intresserad av att djupare analysera hur fördelningen var konstruerad. Jag ställde mig bland annat frågan hur det kom sig att en försäkring som kaskoförsäkringen, vilken till sin karaktär är en sakförsäkring, kan innehålla ett ansvarsmoment, som i detta fallet ansvaret för kollisionsskadorna på det andra fartyget och dess last. Speciellt som redaren samtidigt har en separat ansvarsförsäkring, P & I-försäkringen.

Vid en närmare analys visade det sig också mycket riktigt att gränsdragningen mellan kaskoförsäkringen och P & I-försäkringen inte var helt problemfri. Ett problem som direkt visade sig, var den skillnad som normalt föreligger mellan en ansvarsförsäkring och en sakförsäkring vid åsättandet av en beloppsmässig gräns för försäkringsgivarens ersättningskyldighet. Ett annat var hur kopplingen mellan de två försäkringarna skulle konstrueras så att glapp mellan försäkringarna inte skulle uppstå.

2.2.1 Kaskoförsäkringens försäkringsbelopp

En ansvarsförsäkring har oftast ett mycket högt ansvarstak som är så väl tilltaget att i princip samtliga tänkbara skador skall omfattas av försäkringen. Sakförsäkringen har en helt annan utgångspunkt. Här är försäkringsbeloppet mera exakt beräknat och relateras till det försäkrade objektets värde. Den utbetalda ersättningen får här aldrig leda till att försäkringstagaren gör en vinst på försäkringsfallet.

Hur kan nu dessa bägge principer inarbetas i en och samma försäkring? En lösning som ligger nära till hands är att försäkringsbeloppet på kaskoförsäkringens ansvarsdel relaterats till fartygets begränsningsbelopp enligt reglerna om den s.k. globalbegränsningen. Detta är emellertid ett förfaringsätt som ytterst sällan tillämpas.

I FAL saknas överhuvud taget regler om begränsning av ansvaret. Den svenska sjöförsäkringsplanen, SPL, anger att försäkringsgivaren vid varje

särskilt ersättningsgillt haveri ansvarar intill försäkringsbeloppet.⁶⁶⁾ Försäkringsbeloppet skall sedan lämpligen överensstämma med det försäkrade intressets försäkringsvärde, annars kan över- eller underförsäkring föreligga.⁶⁷⁾ Försäkringsvärdet skall i sin tur motsvara det försäkrade "intressets fulla värde i pengar vid varje särskild tidpunkt medan försäkringen gäller".⁶⁸⁾ Intressets värde, i detta fallet fartygets värde, tar i detta sammanhang ingen hänsyn till det eventuella ansvarskrav som kan riktas mot redaren. Visserligen ger § 26 ett visst utrymme för att erhålla en försäkring ersättning utöver försäkringsbeloppet. Bland de ersättningar som kan utgå enligt denna paragraf omnämnes inte ersättning till tredje man till följd av en fartygssammanstötning.⁶⁹⁾

Då försäkringsbeloppet alltså endast är relaterat till värdet på fartyget innebär det att om fartyget vid en kollision får stora egna skador och dessutom blir bedömt som vållande till kollisionen och erhåller ett stort krav från motparten så räcker inte försäkringsbeloppet till. De rena sakskadorna på det egna fartyget får då företräde medan kaskoassuradören bara kommer att täcka en del av kollisionsansvaret.

För försäkringstagaren är alltså detta försäkringsskydd inte tillräckligt. En komplettering måste ske antingen i formen av en P & I-försäkring vilken täpper till luckorna eller en tilläggsförsäkring som täcker det överskjutande kollisionsansvaret.

SPL är inte ensam om att endast laborera med ett försäkringsbelopp för både sakskadorna och tredjemansskador utan även Danmark har en sådan ordning.⁷⁰⁾

En jämförelse med de sjörättsliga ansvarsreglerna ger vid handen att ett försäkringsskydd av den här angivna omfattningen var fullt tillräckligt fram till ändringarna i sjölagen 1928. Dessförinnan kunde en skadelidande tredje man endast söka sin betalning ur det som återstod av fartyget efter kollisionen.

Enligt Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976 (AV) och Norsk sjöförsäkringsplan av 1964, Rederplanen, (NRPL) samt de engelska villkoren uppställs ett särskilt försäkringsbelopp för tredjemansskador-

⁶⁶⁾ SPL § 26.

⁶⁷⁾ SPL § 28 och § 29.

⁶⁸⁾ SPL § 27.

⁶⁹⁾ Hellner, Försäkringsrätt s. 449.

⁷⁰⁾ Kofoed & Aagaard-Hansen s. 87 f DSK § 61. Tybjerg, Dansk Søforsikrings Konvention s. 160 not. 2. Tybjerg, Om Søassuradørens ansvar s. 220 f.

na.⁷¹⁾ Försäkringsbeloppet är i AV och NRPL till formatet lika stort som det försäkringsbelopp som är avsett att täcka sakskadorna. I de engelska villkoren uppgår det till $\frac{3}{4}$ av "the insured value of the ship".

Detta speciella ansvarsbeloppets storlek är alltså inte influerat av storleken på redarens globalbegränsning för fartyget. Vid fastställandet av kaskoförsäkringens försäkringsbelopp är det helt andra bedömningar som görs. Dessa utgår huvudsakligen från fartygets marknadsvärde.⁷²⁾ Normalt utgör emellertid ett fartygs marknadsvärde ett tillräckligt stort värde för att redarens begränsningsbelopp inte skall överstiga detta. Möjligen gäller detta påståendet inte längre när 1983 års sjölagsändringar träder i kraft.

För de försäkringar som tecknas på SPL:s villkor är det emellertid nödvändigt att göra ett tillägg för det överskjutande kollisionsansvaret. Något som också regelmässigt görs.

Skulle det särskilda försäkringsbeloppet som vid försäkring på t.ex. AV inte räcka till, kommer det överskjutande kollisionsansvaret istället att drabba försäkringstagarens P & I-försäkring. Ett förhållande som utgör ytterligare ett exempel på konstgrepp som villkorsförfattarna fått tillgripa för att få samspelet mellan kasko- och P & I-försäkring att fungera. Från att vid sin tillkomst ha varit en självständig ansvarsförsäkring har P & I-försäkringen idag erhållit en fast anknytning till kaskoförsäkringen. Syftet är att kopplingen mellan de två försäkringarna skall vara sådan att några luckor i försäkringsskyddet inte uppstår.

2.2.2 Kopplingen mellan kasko- och P & I-försäkring

För att uppnå bästa möjliga täckning har de skandinaviska villkoren konstruerats så, att P & I-villkoren har ett generellt fafält som täcker hela det ansvar för sak- eller personskador och kostnader som åvilar försäkringstagaren i hans egenskap av fartygets redare. Från detta generella fafält görs sedan undantag för det ansvar som redan är täckt i kaskoförsäkringen.⁷³⁾

Denna villkorskonstruktion lider emellertid av en svaghet. P & I-villkoren utformas som komplement till en viss konkret kaskoförsäkring.

⁷¹⁾ AV § 7 mom 4, NRPL § 196 och Institute Time Clauses, Hulls, clause 1. Brown, Hull practice s. 149. Templeman s. 415.

⁷²⁾ Se t.ex. Pineus, Ships value s. 66 ff.

⁷³⁾ Se t.ex. Assuransföreningens P & I-villkor §§ 9 och 29 mom. 1 b.

Sålunda är Assuransföreningens P & I-villkor avsedda att kopplas till AV, Skulds och Gards villkor till NRPL medan den engelska P & I-klubben United Kingdom (UK) har villkor som är kopplade till de engelska kasko-villkoren (Institute (Hull) Clauses). Väljer en försäkringstagare att teckna P & I-försäkring hos en klubb vars villkor ej är anpassade till de kasko-villkor hans kaskoassuradör tillämpar uppkommer risk för att glapp skall uppstå i försäkringsskyddet.

Ett exempel på detta utgör redarens ansvar för bortskaffande av vrak. Kaskoförsäkring enligt NRPL och AV undantar uttryckligen ersättning för bortskaffande av vraket av det egna fartyget.⁷⁴⁾ Denna kostnad faller under svensk och även norsk P & I-försäkring. Däremot ersätter svensk och norsk kaskoförsäkring genom sitt kollisionsansvar kostnaden för att avlägsna vraket efter det fartyg som man kolliderat med. Engelska kaskoförsäkringsvillkor ersätter inga kostnader för bortskaffande av vrak, varken vraket efter det egna eller det andra fartyget. Om ett fartyg som kolliderat med och sänkt ett annat fartyg, har en engelsk kaskoförsäkring och en skandinavisk P & I-försäkring står redaren utan skydd för kostnaden för att bortskaffa det sänkta fartyget.

Det ansvarsglapp som kan förekomma mellan P & I- och kaskoförsäkring, har man sökt undvika på olika sätt. De valda lösningarna skiljer sig vad avser placeringen av risken för de konsekvenser som kan uppkomma vid ett ansvarsglapp. Det går att urskilja tre olika modeller för kopplingen mellan P & I- och kaskoförsäkringen.

1. Från P & I-försäkringens täckningsområde undantas risker som täcks av en konkret kaskoförsäkring eller en försäkring med lika stor täckning. Denna modell finns i Assuransföreningens villkor § 29 mom. 1 b. samt i UK:s villkor § 5 (D).
2. Från P & I-försäkringens täckningsområde undantas risker som täcks av den kaskoförsäkring som normalt användes i fartygets hemland. Denna modell finns i Skulds villkor § 41 a.
3. Från P & I-försäkringens täckningsområde undantas risker som täcks av den kaskoförsäkring som normalt används på den ort där kaskoförsäkringen är tecknad. Denna modell finns i Gards villkor § 35 a.

⁷⁴⁾ AV § 8 mom 6, NRPL § 194 (h). Se också redogörelsen hos Kofoed & Aagaard-Hansen s. 92 ff.

Vid utarbetandet av Gards villkor (alternativ 3) dryftades ingående frågan om hur kopplingen skulle göras. Man valde att hänvisa till de vanligast förekommande kaskoförsäkringsvillkoren i det land vars kaskoförsäkringsvillkor utgör grunden för fartygets kaskotäckning. Om det finns flera olika kaskovillkor i ett land avses de kaskovillkor som är mest omfattande m.a.o. de som kan anses utgöra en motsvarighet till NRPL:s "fulle vilkår".

Skuld har valt en något annorlunda lösning av anknytningen till kasko för fartyg under annan än norsk flagg i det man anger NRPL eller motsvarande kaskobestämmelser eller andra allmänna polisvillkor i fartygets hemland. Gard ansåg att en sådan lösning vore olycklig. Den ansluter till fartygets hemland trots att försäkringsgivaren känner till att t.ex. ett Liberia-registrerat fartyg är försäkrat på engelska kaskovillkor.⁷⁵⁾

För försäkringstagaren finns det alltså skäl att välja en P & I-försäkring som är anpassad till hans kaskoförsäkring. Genom att kasko- och P & I-försäkringarna är så sammanvävda är det ofta tillfälligheter som gör var en speciell risk placeras. Väljer försäkringstagaren en olycklig kombination kan en viss risk vara undantagen i både kasko- och P & I-försäkringen. Man kan emellertid ifrågasätta om det är befogat att risken för glapp skall ligga på försäkringstagaren vilket blir konsekvensen framförallt vid användningen av alternativ 1. I och för sig är incitamentet för försäkringstagaren till att placera sin kasko- och P & I-försäkring hos olika försäkringsgivare att han på det viset kan erhålla en lägre premie. Men han är säkerligen helt omedveten om den risk han därigenom tar.

Försäkringsgivarna, både för kasko och P & I, torde vara mera förtrogna med de otäckta risker som kan tänkas uppkomma, än den försäkrade. Försäkringsgivarna har eller borde i alla fall ha den bästa överblicken över farefältet och det är därför naturligt att tänka sig att risken för ett glapp mellan de båda försäkringsgivarna finge bäras av P & I-assuradören så mycket mera som denne erhållit kännedom om de villkor som avtalats för kaskoförsäkringen. Är denna av ovanlig natur vore det på sin plats att P & I-assuradören upplyste den försäkrade om skillnaden i täckningen och dess konsekvenser. Man skulle t.o.m. kunna tänka sig att P & I-assuradören debiterade en tilläggspremie för att täcka ett eventuellt glapp

⁷⁵⁾ Utförligt härom hos Brækhus & Rein, Håndbok i P & I-försikring s. 261 ff. Den norska planen hade inte behandlat detta fall utan endast utgått från att typvillkoren är NRPL eller "de tilsvarende almindelige norske polisvilkår". (NRPL § 238 a.)

mellan de båda försäkringarna.⁷⁶⁾

Problemen med försäkringsbeloppet och med kopplingen mellan kasko- och P & I-försäringen är av systemkaraktär och är en följd av den uppdelning av risker mellan de två försäkringarna som tillämpas idag. Man kan också i likhet med Bull konstatera att innehållet i dessa två försäkringar ger ett något fragmentariskt intryck i så måtto att vissa intressen eller förlustposter kommer att försäkras under två eller flera försäkringar. En annan konsekvens kan istället bli att oförsäkrade hål i försäkringskyddet uppkommer.⁷⁷⁾

Kaskoförsäkringens farefält avseende redarens kollisionansvar är dåligt avgränsat och föranleder problem som även kommer till uttryck i rättspraxis. Exempel på sådana problem är vad som utgör en kollision i villkorens mening, vilka delar av ett fartyg som kan kollidera, vad som räknas till fartyget, hur en sammanstötning som förmedlas genom ett annat fartyg eller föremål skall behandlas, om en sammanstötning som inträffar i samband med bogsering skall särbehandlas, vilka ansvarsgrunder som kan åberopas av den skadelidande. Listan kan göras ännu längre.⁷⁸⁾

I en situation kan dock en oklarhet ifråga om kaskoförsäkrings omfattning leda till problem även för redaren. Det är om en tvist mellan kaskoförsäkringsgivaren och P & I-försäkringsgivaren om deras respektive ersättningsskyldighet skulle leda till att utbetalningen av försäkringsersättningen fördröjdes. I NRPL har därför införts en regel (§ 91) som ger försäkringstagaren rätt till förskott av försäkringsersättningen i det fall då flera assuradörer tvistar om vem som skall ersätta skadan. Enligt motiven är bestämmelsen tänkt att komma till användning just vid tvister om gränsdragningen mellan kasko- och P & I-försäkringarna.⁷⁹⁾ Varken i SPL eller i övriga svenska villkor finns någon motsvarande reglering.

⁷⁶⁾ Det finns också exempel på att försäkringsgivaren tillämpade den s.k. omnibusklausulen i ett fall av denna typ.

⁷⁷⁾ Bull, Sjöförsäkringsrett s. 44.

⁷⁸⁾ Dessa frågor har jag behandlat i uppsatsen Fördelningen av redarens kollisionansvar mellan kasko- och P & I-försäkring.

⁷⁹⁾ Motiven s. 84.

3 KREDITGIVAREN

Det ökade kreditbehov som ångfartygens införande medförde accentuerades ytterligare under 1900-talet. Utvecklingen mot allt större fartygsstorlekar har fortgått under hela efterkrigstiden.⁸⁰⁾ För rederierna har detta inneburit ett växande behov av investeringsfinansiering.

Under 1960-talet tog fartygsfinansieringen en ny vändning. Varvsindustrin, med början hos den japanska, började utnyttja förmånliga krediter som ett konkurrensmedel. I den kreditkonkurrens som utlöstes härav tvingades de svenska varven följa med. Det gick till och med så långt att man inom OECD tog initiativet till en överenskommelse om begränsning av exportkrediterna. Innebörden i överenskommelsen som ingicks första gången 1969 var, att inte bättre kreditvillkor är lägst tjugo procent kontantbetalning, högst åtta års kredittid och lägst sex procent ränta fick tillämpas av OECD-länderna. Överenskommelsen har därefter varit föremål för justeringar.⁸¹⁾

För att möta varvens ökade kreditgivning ställdes krav på att staten skulle gå in med garantier för att skydda varven mot eventuella kreditrisker. År 1963 etablerades för detta ändamål det nu gällande statliga fartygskreditgarantisystemet.⁸²⁾ Kreditgaranti kan genom fartygskreditgarantinämnden meddelas för tre olika slag av lån, nämligen refinansieringslån, fartygsbyggnadslån och beställarens borgenslån. Med refinansieringslån förstås lån som varv upptar för att refinansiera lämnade fartygskrediter. Fartygsbyggnadslån innebär lån som varv upptar för att finansiera beställda fartyg under byggnad. Med beställarens borgenslån menas lån som fartygsbeställaren upptar mot säkerhet av varvets borgen i samband med betalning för levererat fartyg. Oberoende av låneform är den längsta garantitiden 15 år.

Garantin är för refinansieringslånen och fartygsbyggnadslånen konstruerad som ett borgensåtagande såsom för egen skuld proprieborgen. För beställarens borgenslån går först varvet i borgen såsom för egen, skuld varefter riksgäldskontoret tecknar en efterborgen, dvs. en borgen för varvets fullgörande av sitt borgensåtagande.⁸³⁾

Varje varv bedriver en omfattande finansrörelse i anslutning till fartygsproduktionen. Den möjliggöres till stor del just med hjälp av de ovan-

⁸⁰⁾ SOU 1975:101 Fartygsfinansiering s. 18 och s. 45.

⁸¹⁾ SOU 1975:101 s. 19.

⁸²⁾ A.a. s. 75.

⁸³⁾ A.a. s. 83.

nämnda fartygskreditgarantierna. Dessa uppgick 1975 till cirka 6 miljarder.⁸⁴⁾

Det är svårt att få fram uppgifter om hur den svenska handelsflottan är finansierad idag eftersom aktuell statistik saknas. De senaste siffrorna är från mitten av 70-talet och sedan dess har den svenska handelsflottan decimerats till ungefär hälften av vad den då omfattade. I den sjöfarts-politiska utredningen (SOU 1979:67) anges visserligen att de senaste årens lågkonjunktur för sjöfarten medfört att fartygen blivit äldre utan att låneskulden minskat nämnvärt.⁸⁵⁾

3.1 Inteckningshavaren

Långgivare och garantigivare begär naturligtvis säkerhet för sina åtaganden. Den vanligaste formen av säkerhet för den långfristiga långivningen utgör fartygsinteckningen. I den mån säkerheten hänför sig till ett icke levererat fartyg kan den också bestå av redarväxlar, även om det går att inteckna fartyg under byggnad.⁸⁶⁾ Fartygsinteckningar indelas i förstaprioritets- och andraprioritetsinteckningar. De förstnämnda ligger inom 50 % av kontraktspriset och de senare mellan 50 % och 80 %. Det statliga garantisystemet skall i första hand utnyttjas för andraprioritetsinteckningar medan upplåning mot förstaprioritetsinteckningar skall ske utan statlig medverkan.⁸⁷⁾

3.2 Förhållandet mellan fartygsinteckning och sjöpanträtt

Fartyget som säkerhetsobjekt kan påverkas på två olika sätt av en fartygs-sammanstötning. Dels kan själva fartyget skadas varvid dess säkerhetsvärde minskar och dels kan fartyget ådraga sig ett ansvar för skador som fartyget vid sammanstötningen vållar hos ett annat fartyg eller på en kajanläggning eller liknande.

Den fordran som tillkommer tredjeman på grund av en sammanstötning är av särskilt intresse för en inteckningshavare eftersom denna fordran är behäftad med sjöpanträtt och alltså har en bättre prioritet än fartygsinteckningen. Här möter oss ett motsatsförhållande mellan intecknings-

⁸⁴⁾ A. a. s. 11.

⁸⁵⁾ Sid. 35.

⁸⁶⁾ SOU 1975:101 s. 85.

⁸⁷⁾ A. a. s. 86 f.

innehavare och sjöpanträttsinnehavare. När sjöpanträttsinstitutet tillkom genom 1864 års sjölag hade det som tillämpningsområde de speciella krediter och fordringar som direkt anknöt till själva sjötransporten. Det var dessa fordringar som behövde skyddas med en högprioriterad säkerhet. Eftersom någon långtidskredit med säkerhet i fartygsinteckningar inte förekom på den tiden fanns det heller ingen konfliktsituation mellan fartygsinteckningarna och sjöpanträtterna.⁸⁸⁾

Expansionen av långtidskrediterna under 1900-talet då fartygsinteckningen utvecklades till att bli den centrala säkerhetsformen utsatte sjöpanträtterna för ett tryck för att uppnå en begränsning av dessa. I den mån sjöpanträtten avsåg att säkra en korttidskredit som tagits av befälhavaren under en resa, eller avsåg krav på last- och resgodsskador framtogs dessa fordringar förmånen att vara säkrade med sjöpanträtt genom en ändring i sjölagen 1973. En ändring som byggde på 1967 års konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek. I propositionen uttrycks det klart att avsikten med lagändringen varit att stärka hypotekskrediten i fartyg.⁸⁹⁾

3.3 Kreditgivarens surrogationsrätt till utfallande försäkringsersättning

En alternativ väg för kreditgivaren att skydda sin inteckningssäkerhet, bortsett från att inskränka utrymmet för sjöpanträtterna, var att tillförsäkra sig rätten till en eventuellt utfallande försäkringsersättning.

Frågan var föremål för diskussion vid tillkomsten av 1901 års lag om inteckning i fartyg. Då ansågs det emellertid strida mot allmänna rättsgrundsatser att inteckningshavaren skulle njuta fördel av att fartygsägaren slutit ett avtal, som ådragit honom kostnader och vars ingående berott på hans gottfinnande. Dessutom, menade man, skulle ett stadgande om panträttens övergång till försäkringsersättningen inte ensamt vara tillräckligt betryggande för inteckningshavaren. Denne måste ändå avtalsvis trygga sig mot faran av skador på fartyget, antingen genom att vid inteckningens belånande betinga sig att låntagaren håller fartyget försäkrat på sådana villkor att försäkringen kommer långivaren till godo eller också

⁸⁸⁾ Jfr ovan kap 2.

⁸⁹⁾ Prop 1973:42 s. 263. Jfr också SOU 1970:74 s. 123 samt Sandströms slutsatser s. 367.

genom att själv teckna en särskild försäkring på sin i fartyget intecknade fordran.⁹⁰⁾

Genom 1973 års sjölagsändringar infördes emellertid surrogationsprincipen för fartygsinteckningarna. Det innebär att panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckningar enligt sjölagen 263 § numera även omfattar ersättning, som på grund av försäkring utgår för skada på eller totalförlust av den intecknade egendomen.⁹¹⁾

3.4 Kreditgivaren medförsäkrad i försäkringsavtalet

Kreditgivares rätt till en utfallande försäkringsersättning har också reglerats inom försäkringsrätten. Genom försäkringsavtalslagen gjordes panthavaren till medförsäkrad i försäkringsavtalet.⁹²⁾ Ett undantag infördes emellertid för sjöpanträttsinnehavaren eftersom dennes sjöpanträtt inte var förknippad med en personlig fordran. Sjöpanträtterna var begränsade till säkerheten i fartyg och frakt.⁹³⁾

Det var just frånvaron av egenskapen att medföra en personlig fordran som motiverat tillskapandet av sjöpanträttsinstitutet för de speciella sjöfordringarna 60 år tidigare.⁹⁴⁾

Motivet, såsom det framställdes i förarbetena till FAL, för att särbehandla sjöpanträttshavare i förhållande till övriga panträttsinnehavare och inte tilldela dem status som medförsäkrade var dels att deras säkerhet var begränsad till fartyg och frakt dels att de enligt 1891 års sjölag inte hade någon surrogationsrätt. Dessutom ansåg man att "då redaren sluter ett försäkringsavtal som ådrager honom kostnader och vars ingående beror av hans gottfinnande", borde det "tillkomma honom att i avtalet bestämma huruvida försäkringen skall gälla till panthavarens förmån eller icke."⁹⁵⁾

Det senare argumentet var exakt samma som åberopades för att inte medge inteckningshavare surrogationsrätt enligt 1901 års lag om inteckning i fartyg.

⁹⁰⁾ NJA II 1902 s. 28.

⁹¹⁾ Prop 1973:42 s. 288 f. Rune s. 173.

⁹²⁾ FAL § 54. SOU 1925:21 s. 144 ff.

⁹³⁾ 1891 års sjölag 270 S. Sjölagen innehöll av naturliga skäl inga regler avseende andra pant-havares rätt till försäkringsersättning då fartygshypoteket inte var aktuellt vid sjölagens tillkomst.

⁹⁴⁾ Hambro s. 402. SOU 1925:21 s. 149.

⁹⁵⁾ SOU 1925:21 s. 150.

I förhållande till inteckningshavare hade attityden förändrats vid FAL:s tillkomst.⁹⁶⁾ Utgångspunkten var nu att dessa panträttshavare skulle erhålla en rätt till en utfallande försäkringsersättning. Frågan var bara hur självständig i förhållande till försäkringsavtalet denna rätt skulle vara. Tillskapades en surrogationsrätt genom en ändring i lagen om inteckning av fartyg skulle detta medföra att en självständig rätt uppkom helt oberoende av försäkringsavtalet. Gjorde man inteckningshavaren till medförsäkrad i försäkringsavtalet behöll man en viss relation till försäkringsavtalet.⁹⁷⁾

Däriigenom uppnådde man även lagtekniskt en överensstämmelse med den praxis som utbildats, att redaren överlämnade kaskopolisen till låntagaren, för att denne om fartyget gick under skulle kunna erhålla försäkringsersättningen. Detta var en rutin som även godkänts i rättspraxis.⁹⁸⁾

Syftet med regleringen var att stärka fartygshypoteket, något som ansågs vara till fördel både för fartygsägare och långivare.⁹⁹⁾ Det angavs inte uttryckligen att förändringen skedde på bekostnad av sjöpanträtten.

Den ändrade konstruktionen av redarens ansvar som infördes genom 1928 års sjölagsändringar medförde vissa problem. Vid denna lagändring övergick redarens ansvar från att ha varit begränsat till fartyg och frakt för en mängd fordringar, till att över hela linjen bli ett personligt ansvar.¹⁰⁰⁾ Med den formulering som FAL 54 § då hade blev samtliga sjöpanträttsinnehavare medförsäkrade, då dessa inte längre omfattades av undantaget för sjöpanträtter som inte var förknippade med en personlig fordran.¹⁰¹⁾

Sjölagen behöll emellertid sin tidigare ståndpunkt och angav även i 1928 års version, att sjöpanträtten inte var förknippad med surrogationsrätt till försäkringsersättningen.¹⁰²⁾ När Wikander i sin kommentar till

⁹⁶⁾ Hult kritiserade den tidigare förhållande uppfattningen och menade att det stred mot allmänna rättsgrundsatser att tillerkänna panthavare surrogationsrätt i försäkringsersättningen genom att påstå att det objektiva kapitalintresset utgjorde sakförsäkringsavtalets objekt. Därigenom kom även panthavares intresse att omfattas av försäkringen. (Bidrag till läran om försäkring av tredje mans intresse s. 307 ff.)

⁹⁷⁾ SOU 1925:21 s. 150.

⁹⁸⁾ NJA 1915 s. 290.

⁹⁹⁾ SOU 1925:21 s. 150.

¹⁰⁰⁾ Schmidt, Föreläsningar s. 30. Tiberg, Kreditsäkerhet s. 93. Wikander s. 24 ff.

¹⁰¹⁾ Denna utveckling hade förutskickats av assuransdirektören Andersson SOU 1925:21 s. 258. 54 § första stycket in fine: "I fråga om sjöpanträtt skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare."

¹⁰²⁾ Sjölagen 268 § tredje stycket.

1928 års sjölagsändringar hänvisar till FAL § 54, gör han det utan att påpeka konsekvenserna avseende sjöpanträtterna.¹⁰³⁾

Hult pekar på konflikten mellan de två regleringarna tio år senare men menar då att sjölagens regel vid sidan av FAL:s motsatta regel endast i undantagsfall kan bli av praktisk betydelse.¹⁰⁴⁾ Schmidt (1944) noterar också förhållandet utan att ta ställning till frågans lösning.¹⁰⁵⁾

Full klarhet uppkom inte förrän genom 1973 års sjölagsändringar.¹⁰⁶⁾ Därefter angavs uttryckligen i sjölagen dels att sjöpanträtt inte omfattar ersättning som utgår på grund av försäkring för skada på fartyg eller last (257 §), dels att panträtt som upplåtits i skepp eller skeppsbygge även omfattar ersättning som utgår på grund av försäkring för skada på egendom (263 §).¹⁰⁷⁾ Dessutom gjordes en följdändring i FAL 54 § där det klart angavs att innehavare av sjöpanträtt inte skulle betraktas som medförsäkrad. Därigenom var sjöpanträttsinnehavarna definitivt avförda från att ha någon rätt till en utfallande försäkringsersättning. De får nöja sig med att utöva sin sjöpanträtt i det som återstår av fartyget efter t.ex. en sammanstötning. Är fartyget totalhavererat har sjöpanträtten alltså inget värde.

3.5 Brott mot försäkringsavtalet

En fråga som är av stort intresse för kreditgivaren är hur han påverkas av att försäkringstagaren/redaren gör sig skyldig till något brott mot försäkringsavtalet. Dessa frågor berörs inte explicit, varken i FAL 54 § eller i förarbetena till denna. Frågan har varit föremål för stort intresse inom doktrinen. Den rådande uppfattningen idag, sådan den framställs av Hellner¹⁰⁸⁾ och Brækhus¹⁰⁹⁾ är att kreditgivaren erhåller en självständig rätt till försäkringsersättningen. Det är endast kreditgivarens egna brott mot försäkringsavtalets biförpliktelser som kan resultera i att rätten till försäkringsersättningen uteblir. Vad redaren till äventyrs sysslar med i övrigt

¹⁰³⁾ Wikander s. 71 f.

¹⁰⁴⁾ Hult, Föreläsningar s. 168.

¹⁰⁵⁾ Schmidt, Föreläsningar s. 167.

¹⁰⁶⁾ Dessförinnan hade olika författare givit sin syn på vad som skulle anses vara gällande rätt. Se Tiberg, Kreditsäkerhet s. 94. Hellner, Försäkringsrätt s. 45. Fogelklou s. 21. Jämför också diskussionen i SOU 1970:74 s. 124.

¹⁰⁷⁾ Prop 1973: 42 s. 288 ff.

¹⁰⁸⁾ Hellner, Försäkringsrätt s. 319 f.

¹⁰⁹⁾ Brækhus, Panthaverintresser s. 379.

påverkar inte kreditgivaren. Från denna huvudregel finns ett undantag, nämligen brott mot upplysningsplikten. Ett sådant avtalsbrott anses nämligen drabba samtliga intressenter.¹¹⁰⁾ Däremot påverkas inte kreditgivaren av att redaren åstadkommer en fareökning, om han överträder säkerhetsföreskrifterna, om han framkallat försäkringsfallet eller om han bryter mot sin räddningsplikt. Skulle emellertid redaren bryta mot sin huvudförpliktelse, nämligen inte erlægga premien i rätt tid med påföljd att försäkringsskyddet upphör eller suspenderas, drabbar detta även kreditgivaren.

Det skydd kreditgivaren kan påräkna under FAL 54 § har vissa andra begränsningar som är av särskild relevans för skaderegleringen i samband med fartygskollisioner. Regeln i FAL 54 § grundar sig på läran om det objektiva kapitalintresset. Detta kapitalintresse motsvarar värdet av den försäkrade egendomen, helt frigjort från den ersättningsberättigades personliga, subjektiva förhållanden. Enligt denna lära blir kreditgivaren endast medförsäkrad i redarens sakförsäkringar som omfattar det intecknade fartyget, dvs. redarens kaskoförsäkring. Brækhus menar att även kaskointresse- och fraktintresseförsäkringar är sakförsäkringar, då det är en totalförlust av saken (fartyget) som utlöser assuradörens ansvar.¹¹¹⁾

Detta gäller endast i den mån de olika kasko- och intresseförsäkringarna kan anses utgöra sakförsäkringar och inte är avsedda att täcka en driftsförlust. Däremot omfattar medförsäkringen inte ansvarsförsäkringar som P & I-försäkringen och inte heller det ansvarsmoment som ingår i kaskoförsäkringen för kollisions- och bärgarlönsansvaret. Även tidsförlustförsäkringar faller utanför.¹¹²⁾

FAL 54 § är emellertid dispositiv till sin karaktär. Försäkringsgivarna inom sjöförsäkringen har utnyttjat denna dispositivitet till att helt upphäva det självständiga skydd som egenskapen att vara medförsäkrad utgör för kreditgivaren.

SPL § 60 innehåller en allmän bestämmelse enligt vilken vid fareökning och fareändring; vid åsidosättande av säkerhetsföreskrifter; vid framkallande av försäkringsfallet; vid svikligt förfarande i samband med skada och vid förseelse mot räddningsplikten, får försäkringstagarens handlande

¹¹⁰⁾ En sådan tolkning har man kommit fram till genom att tolka motiven till FAL 84 § e contrario. Hellner, Försäkringsrätt, s. 319 not 76.

¹¹¹⁾ Panthaverintresser s. 378. Hellner är av den motsatta uppfattningen, se Försäkringsrätt s. 309.

¹¹²⁾ Brækhus, Panthaverintresser s. 378. Hellner, Försäkringsrätt s. 309.

samma verkan i fråga om försäkringshavarens (kreditgivarens) rätt till ersättning som om åtgärden berott på denne, allt under förutsättning att försäkringstagaren har fartyget i sin besittning.¹¹³⁾

Dessutom anges i SPL § 92, vilken är identisk med AV § 45, att det förhållandet att försäkringen även gäller till förmån för inteckningshavare inte medför bättre rätt för panthavaren än för annan försäkringshavare.¹¹⁴⁾

Resultatet blir alltså att kreditgivaren med fartygsinteckning som säkerhet inte åtnjuter något skydd från redarens försäkringar, i den mån denne gjort sig skyldig till ett brott mot försäkringsavtalets biförpliktelser. Kan det vid en fartygsammanstötning läggas redaren till last att han brutit mot någon säkerhetsföreskrift om t.ex. bemanningen av fartyget och detta leder till att redaren inte erhåller någon försäkringsersättning drabbas även kreditgivaren på motsvarande sätt.

SPL liksom AV ger kreditgivaren ett visst skydd mot redarens dispositioner över försäkringen under förutsättning att pantsättningen av fartyget skriftligen meddelats försäkringsgivaren. I det fallet äger inte försäkringsgivaren, utan panthavarens samtycke, betala ut totalförlustersättning eller haveriersättning överstigande 10 % av försäkringsbeloppet, såvida inte ersättningen använts till att betala reparationskostnader eller andra kostnader som påverkar pantens värde. Försäkringsgivaren får heller inte, utan panthavarens godkännande, medgiva att försäkringen hävs eller att försäkringsvillkoren ändras så att försäkringsskyddet väsentligt inskränks. Uppsäger försäkringsgivaren försäkringsavtalet skall han underätta panthavaren om detta.

Hur överensstämmer då det skydd kaskoförsäkringsvillkoren ger fartygsinteckningshavarna med det skydd dessa menar sig ha behov av? Det brukar anföras i doktrinen att det är viktigt för kreditgivaren att redaren förutom sin kaskoförsäkring också har tecknat en P & I-försäkring.¹¹⁵⁾ Eventuellt kan det också vara aktuellt med en "off-hire"-försäkring.¹¹⁶⁾

P & I-försäkringen får speciellt stor betydelse just vid kollisionsfallen då kaskoförsäkringens kollisionsansvar innehåller väsentliga begräns-

¹¹³⁾ Något anmärkningsvärt är att under SPL § 60 står angivet att paragrafen överensstämmer med tvingande bestämmelse i FAL, vilket verkligen inte är förhållandet, snarare det motsatta.

¹¹⁴⁾ Hellner påpekar att § 92 i detta avseende inte medför annan verkan än den som redan följer av § 60. Försäkringsrätt s. 455.

¹¹⁵⁾ Fogelklou s. 15. Brækhus, Panthaverintresser s. 393 f.

¹¹⁶⁾ Brækhus, Panthaverintresser s. 394 f.

ningar. Eftersom ett kollisionsanspråk från ett påseglat fartyg är utrustat med sjöpanträtt och därför har högre prioritet än fartygsinteckning har P & I-försäkringen stor betydelse för kreditgivaren, även om sjöpanträtten inte är förknippad med surrogationsrätt i den utfallande försäkringsersättningen. Sjöpanträtten har ju fortfarande företräde före fartygsinteckningen i fartygets restvärde efter kollisionen.

Det räcker emellertid inte för en kreditgivare att kontrollera att redaren tecknat dessa försäkringar, han måste även kontrollera innehållet i dessa försäkringsavtal. Sålunda är det av största vikt för panthavaren att försäkringsbeloppet inte understiger försäkringsvärdet. Likaså bör en kreditgivare kontrollera att hela försäkringsbeloppet är försäkrat och inte endast en del. Storleken på självrisken kan också påverka säkerheten och slutligen är det viktigt för kreditgivaren att försäkringen är tecknad på "fulla villkor" dvs. utan inskränkande bestämmelser.¹¹⁷⁾

3.6 Kreditgivarintresseförsäkring

Trots att redaren tecknat dessa försäkringar finns det som vi tidigare noterat omständigheter som har samband med försäkringstagarens/redarens handlande vilka kan medföra att försäkringsersättningen helt uteblir. Även om panthavaren både enligt sjölagen och enligt försäkringsvillkoren numera är medförsäkrad i försäkringsavtalet så erhåller panthavaren, enligt villkoren, inte bättre rätt till den utfallande ersättningen än annan försäkringshavare. Panthavaren erhåller alltså ingen självständig rätt till försäkringsersättningen. I den mån en försäkringstagare gör sig skyldig till något brott mot försäkringsavtalet vilket medför nedsatt eller utebliven ersättning, drabbar detta därför också panthavaren. En sådan omständighet kan vara att redaren lämnat oriktiga upplysningar vid försäkringens tecknande eller att han brustit mot upplysningsplikten eller begått brott mot säkerhetsföreskrifterna. Redaren kan också personligen ha orsakat skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Det kan ha förelegat bristande sjövärdighet hos fartyget eller redaren kan rent av ha sålt fartyget, varvid försäkringen upphör.¹¹⁸⁾

För att skydda sig mot att ett sådant agerande från redarens sida skulle

¹¹⁷⁾ Delfs s IV/3 ff. Brækhus, Panthaverintresser, s. 393 f. De kontroller en kreditgivare behöver göra avseende gällande försäkring finns redovisade hos Fogelklou s. 16 ff. och Delfs s. IV/3 ff. Brækhus, Panthaverintresser, s. 386 ff.

¹¹⁸⁾ Se t.ex. AV § 5. Brækhus, Panthaverintresser, s. 392.

medföra att försäkringsskyddet bortföll, kan kreditgivaren teckna en separat *kreditgivarintresseförsäkring*.¹¹⁹⁾ Denna försäkring skyddar kreditgivaren då fartyget drabbats av en verklig eller konstruktiv totalförlust eller en partiell skada och försäkringstagaren inte får ut någon ersättning ur kaskoförsäkringen. Anledningen till betalningens uteblivande får inte vara att försäkringsgivaren gått i konkurs eller inställt sina betalningar.¹²⁰⁾

Kreditgivaren kan ytterligare gardera sig genom att begära en *ansvarsförbindelse* hos försäkringsgivaren. Denna förbindelse fungerar som en upplysning till försäkringsgivaren om vem som är panthavare och alltså medförsäkrad i försäkringsavtalet. I ansvarsförbindelsen förbinder sig försäkringsgivaren att vid utbetalningar som kan komma ifråga på grund av försäkringen, vid verklig eller konstruktiv totalförlust, iakttaga bestämmelserna i FAL 58 §. Denna paragraf anger att panthavare har rätt att få ut sin fordran ur en utfallande föräkringsersättning före försäkrings-tagaren, trots att fordran inte är förfallen.

Vidare förbinder sig försäkringsgivaren att vid partiella skador inte utan medgivande från kreditgivaren utbetala ersättningar som överstiger en tiondel av försäkringsbeloppet eller en miljon kronor. Försäkringsgivaren förbinder sig också att underrätta inteckningshavaren om försäkringsvillkoren förändras eller om försäkringsskyddet skulle upphöra.

Slutligen ingår även en förbindelse att gentemot inteckningshavaren låta försäkringen förbli oförändrad i tre veckor efter en sådan förändring som omnämndes ovan, under förutsättning att inteckningshavaren er-lägger premien för denna tid.¹²¹⁾

3.7 En jämförelse med brandförsäkringen

Systemet med kreditgivarintresseförsäkring ger ett något outvecklat intryck. En jämförelse med brandförsäkringen visar att här är sambandet mellan försäkringsgivarna och inteckningshavarna utförligt reglerat i lag, men så har också fastighetsinteckningarna en historia som sträcker sig

¹¹⁹⁾ Fogelklou anvisar i sin framställning olika metoder för att uppnå detta skydd för kreditgivaren. Resultatet av strävanden från kreditgivarna att erhålla ett skydd i dessa situationer blev just tillskapandet av kreditgivarintresseförsäkringen. Se särskilt s. 28 ff.

¹²⁰⁾ De svenska försäkringsgivarna har i stort sett identiska försäkringsvillkor. Sjöförsäkrings AB Hansa har i sina villkor tillagt att det ankommer på kreditgivaren att öva kontroll över att sjöförsäkringspremien för kaskoförsäkringen erläggs.

¹²¹⁾ Källa är Assuransföreningens utformning av ansvarsförbindelsen.

150 år längre tillbaka i tiden än fartygsinteckningen.¹²²⁾ Vid tillskapandet av FAL var frågan om kopplingen mellan brandförsäkringen och fastighetsinteckningen föremål för ingående behandling. Kommitténs utgångspunkter för sina ställningstaganden uttrycks sålunda:

”Frågan om inteckningshavarens rätt till betalning ur ersättning, som utfaller på grund av en utav den intecknade fastighetens ägare tagen försäkring å fastighetens åbyggnad, är emellertid icke av beskaffenhet att böra avgöras genom avtal mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren. Den omvårdnad lagstiftaren måste ägna fastighetskrediten kräver, att inteckningshavarens rättsställning i förevarande avseende genom bestämmelser i lag regleras på ett sådant sätt, att han utan hänsyn till försäkringsavtalets innehåll erhåller ett effektivt skydd på grund av försäkringen.”¹²³⁾

Detta speciella omhuldande som fastighetskrediten erhöll ansågs inte behövt i förhållande till andra panthavare.¹²⁴⁾ Det är också intressant att notera att i resonemangen om andra panthavare, förutom inteckningshavare i fastigheter, omnämnes överhuvudtaget inte fartygsinteckningen. Anledningen till detta är säkert att denna inteckningsform vid tiden för utarbetandet av FAL ännu befann sig i sin linda.

För brandförsäkringens vidkommande medförde omsorgerna dels en reglering direkt i FAL och dels tillskapandet av en separat lag, därför att ”de för svensk rätt erforderliga bestämmelserna äro så vidlyftiga, att deras infogande i sistnämnda lag skulle föranlett ett brytande av den överensstämmande paragrafföljden i texterna”.¹²⁵⁾

Genom regleringen i FAL (86-88 §§) tillskapades garantier mot att en brandförsäkring, vars existens inteckningshavaren konstaterat eller åtminstone förutsatt vid kreditgivningen, sedermera skulle kunna utan hans vetskap eller förskyllan ändras till hans nackdel, upphävas eller på annat sätt upphöra att ge honom påräknat skydd. En uppsägning eller ändring

¹²²⁾ Söderberg s. 336 och 340. Söderberg, påpekar bl.a. att de brandförsäkrade husen hade en hög värdestegring. Detta i sin tur berodde på att de försäkrade husen hade en bättre kreditvärdighet. Brækhus, Panthaverintresser s. 411.

¹²³⁾ SOU 1925:21 s. 184.

¹²⁴⁾ SOU 1925:21 s. 183.

¹²⁵⁾ A. a. s. 184. Den separata lagen var SFS 1972:79 om inteckningshavares rätt till betalning ur ersättning som utgår på grund av brandförsäkringsavtal. Lagen ändrades 1970 (SFS 1970:1011) och fick då ny rubrik Lag om rätt till betalning ur ersättning på grund av brandförsäkringsavtal.

av försäkringsavtalet inverkar inte på inteckningshavarens rätt förrän denne underrättats om ändringen eller uppsägningen och därefter någon tid förflutit. Därutöver gäller att försäkringsgivaren inte till befrielse från ansvarighet gentemot inteckningshavaren äger åberopa någon omständighet som beror på annan än denne. Om sålunda försäkringsgivaren lämnar oriktiga upplysningar vid avtalets tecknande, om han försummar sin skyldighet att följa meddelade säkerhetsföreskrifter eller om han uppsåtligen framkallar försäkringsfallet är inte desto mindre försäkringsgivaren skyldig att intill ett belopp som motsvarar inteckningshavarens fordran utbetala ersättning till denne.

Inte nog med att innehavaren av en fastighetsinteckning är medförsäkrad i brandförsäkringen, han har även i ett flertal fall bättre rätt till försäkringsersättningen än försäkringstagaren har. Det är den motsatta ståndpunkten till den som SPL intagit, där aldrig panthavaren erhåller bättre rätt än annan försäkringshavare. Man ställer sig onekligen frågan, vilken anledningen till den markanta skillnaden är. Är styrkeförhållandena mellan bank och försäkringsintressen olika inom de båda branscherna? Står skillnaden helt att finna i att den ena kreditformen med över 200 år på nacken hunnit utvecklas längre, eller är de två säkerheterna, fastighetsinteckningen och fartygsinteckningen, så olika till sin karaktär att det motiverar en särbehandling?

Vid FAL:s tillkomst åberopades som något karakteristiskt för sjöförsäkringen att den subjektiva risken, dvs. hänsynen till ägarens personliga och ekonomiska förhållanden motiverade en särbehandling.¹²⁶⁾ Ibland har det anförts att en fartygskredit är lika mycket en fråga om en personkredit som en realkredit.¹²⁷⁾ Frågan är emellertid om den tonvikt som läggs vid det subjektiva momentet har lika stor bärkraft idag. Om så vore fallet, motiverar då det förhållandet bibehållandet av ett, för kreditgivaren, så komplicerat system? Är inte den subjektiva risken, i den mån den är relevant, av den karaktären att den kan regleras via premiesättningen istället?

Av intresse är också det förhållandet att inte heller den lösning som valts av brandförsäkringen upplevs som tillräcklig för kreditgivarna. Det skydd som FAL ger är så kortvarigt att kreditinsitutionen oftast tecknar

¹²⁶⁾ SOU 1925:21 s. 151. Jfr diskussionen hos Hult om den subjektiva risken dvs. risken för försäkringsfallets uppsåtliga eller vårdslösa framkallande inom sjöförsäkringen i Bidrag s. 253 f.

¹²⁷⁾ Brækhus, Panthaverintresser s. 364.

en särskild bankförsäkring. Denna försäkring gäller dock endast vad in-teckningshavare förlorat genom att försäkringen helt eller delvis upphört att gälla till följd av uppsägning, ändring eller bristande premiebetal-ning.¹²⁸⁾

Slutligen kan man för kreditgivarintresseförsäkringen notera att under den första tjugوårsperioden som försäkringen var i tillämpning dvs. fram till 1975 hade inte någon försäkringsersättning utbetalats från försäk-ringen. Därefter lär försäkringen ha tagits i anspråk i något eller några fall.

¹²⁸⁾ Hellner, Försäkringsrätt s. 359.

4 LASTÄGAREN

Även lastskador kan uppkomma i samband med en fartygssammanstötning. Dessutom kan lasten påföras kostnader för dess och resans säkrande. Sålunda kan lastägaren få vara med och betala bärgningskostnader och de övriga kostnader som skall fördelas mellan fartyg och last enligt reglerna om gemensamt haveri.

Lastägare som fått sitt gods skadat vid en fartygssammanstötning där det "andra" fartyget varit helt eller delvis vållande får därigenom ett krav mot detta fartyg. Denna fordran är förenad med sjöpanträtt enligt sjölagen 244 § mom. 4. Det är alltså samma prioritetssklass som det transporterande fartygets krav faller under.

Lastägaren står i kontraktsförhållande till den transporterande redaren genom ett konossement eller certeparti. Däremot vilar förhållandet till ett påseglat eller påseglande fartyg helt på utomkontraktuell grund.

Konossementet och även certepartiet, om detta innehåller en paramountklausul, regleras i ansvarshänseende av Haag-Visby-reglerna, vilka infördes i sjölagen genom 1973 års lagstiftning om gods- och passagerarbefordran.¹²⁹⁾

4.1 Ansvarsundantaget för nautiskt fel

Alltsedan 1924 års Haagregler tillkom har redaren kunnat friskriva sig från ansvaret för lastskador som förorsakats av fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, s.k. nautiskt fel. Eftersom vållande till en sammanstötning är ett typiskt fel av nautisk art ansvarar redaren inte för dessa skador under förutsättning att han inte vållat dem själv och att han kan visa att fartyget varit sjövärdigt. Resultatet blir att en lastägare aldrig kan räkna med att få någon ersättning från det transporterande fartyget för lastskador som uppkommit vid en sammanstötning.¹³⁰⁾

Man kan onekligen förundras över denna styvmoderliga behandling av lastägaren. För att förstå reglerna krävs en historisk förklaring. Före 1924 kunde redaren i sina konossement helt friskriva sig från ansvar för skador på lasten, vilket man också regelmässigt gjorde. För att motverka detta framtvingades framförallt från lastägarhåll den s.k. Haaglagkom-

¹²⁹⁾ Denna beskrivning utgör en grov förenkling. Jämför beskrivningen av olika tänkbara regleringssystem som kan komma ifråga i prop. 1973:137 s. 78.

¹³⁰⁾ Schmidt, *Foreläsningar* s. 147. Grönfors, *Sjörättens kollisionsansvar* s. 362.

promissen. Denna inskränkte redarens möjligheter att friskriva sig från ansvar. En beloppsgräns för lastskador infördes inom vilken redaren ansvarade för sin och sina anställdas culpa. Dock kvarstod redarens möjlighet att helt friskriva sig från nautiskt fel och brand.

Motivet för att tillåta redarens friskrivning för nautiskt fel var att redaren inte bör behandlas strängare än andra företagare. Han bör svara för underlydandes fel vid vården av godset och andra åtgärder av kommersiell art men vara fri från skadeorsaker som endast förekommer inom sjöfarten.¹³¹⁾

Efterhand som en varuförsäkring byggts ut för att bl.a. ta hand om varuägarens risk för att fartyget drabbas av ett haveri, har motivet för en bestående ordning övergått till att grunda sig på försäkringstekniska överväganden.

När sjölagsskommittén i sitt betänkande om godsbefordran till sjöss (SOU 1972:10) påpekade att friheten från ansvar för nautiskt fel inte kunde anses stå i samklang med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser¹³²⁾ replikerade försäkringsbranschen i remisserna (Försäkringsjuridiska föreningen).¹³³⁾

”Friskrivning för nautiskt fel utgör en del av den kompromiss, som gjordes i samband med 1924 års konvention mellan lastägar- och redarintressen. Innebörden av denna kompromiss kan sägas vara, att lastägaren har att bära förlust och skada på godset i samband med större katastrofer till sjöss. Denna fördelningsprincip kan sägas ha fått ökad betydelse i samband med de mycket höga godsvärden som förekommer i synnerhet ombord på moderna containerfartyg. Riskfördelningen innebär i praktiken att totalförlusten så gott som uteslutande kommer att bäras av varuförsäkringen. Härigenom erhålles en betydligt större spridning inom försäkringsmarknaden av lastvärdet än man skulle få om redaren själv skulle bära ansvaret för totalförlusten. Här uppnås således en högre grad av den ”pulvrifieringseffekt”, som eftersträvas inom försäkringsväsendet.

Ehuru föreningen väl kan dela sjölagsskommitténs uppfattning att friheten från ansvar för nautiskt fel ej kan anses stå i samklang

¹³¹⁾ Se bl.a. Huvudlinjer s. 69. Grönfors, Allmän transporträtt s. 79. Grönfors, Sjölagens bestämmelser s. 150-151, 159-160.

¹³²⁾ SOU 1972:10 s. 45.

¹³³⁾ Prop 1973:137 s. 277.

med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser, finner föreningen denna synpunkt förtjäna mindre beaktande än den ekonomiska effekten av fördelningen av ansvar mellan redare och lastägare. Ehuru det försäkringstekniskt ej torde möta några hinder att eliminera friskrivningen för nautiskt fel, ifrågasätter föreningen om det ändå ej är totalt sett ekonomiskt fördelaktigare ur försäkringssynpunkt med den nu gällande ansvarsfördelningen. Härigenom undvikes den kumulation av fartygs- och lastvärde som eljest skulle uppstå, och som efter en totalförlust kan väntas medföra mycket höga premier i syfte att återvinna försäkringsmarknadens täckningskapacitet. Under återopande av vad som anförts inledningsvis ifrågasätter föreningen dessutom om ej en tillämpning av Haagreglernas presumtionsansvar avseende även nautiska fel skulle leda till en väsentlig ökning av antalet processer på detta område".¹³⁴⁾

Diskussionen om det nautiska felets vara eller inte vara har gått vidare. Vid en diplomatisk konferens i Hamburg 1978 rörande godstransporter till sjöss antogs en FN-konvention som fick namnet Hamburgreglerna. Huvudämnet för konferensen var just undantaget i Haagregeln för nautiskt fel och brand.¹³⁵⁾ Under konferensen utspelades en kamp mellan delegater som argumenterade för en harmonisering av sjörättens ansvarsregler i förhållande till övriga transportgrenar varvid undantagen för nautiskt fel och brand utgjorde ett stort hinder, och delegater som ville behålla det nuvarande systemet av försäkringstekniska hänsyn.¹³⁶⁾ I den slutliga konventionstexten uteslöts undantaget för nautiskt fel helt och hållet medan brandundantaget finns kvar men med "rättvänd" bevisbörda.

Konventionen har ännu inte ratificerats av tillräckligt många länder för att träda i kraft och det anses tveksamt om och i så fall när denna tidpunkt skulle kunna infalla. I tilläggsdirektiven till den sittande svenska sjölagsskommittén (Ju 1980:81) anges att utredningen skall överväga om Sverige skall tillträda 1978-års FN-konvention. Departementschefen framhåller i direktiven att fördelarna med konventionen är omstridda men

¹³⁴⁾ Prop 1973:137 s. 277.

¹³⁵⁾ Se Selvigs redogörelse för konferensen i Marius nr 31, The Hamburg rules, konvensjonen om sjötransport av gods, 1978.

¹³⁶⁾ Harmoniseringsargumenten finns framförda hos bl.a. Grönfors, Successiva transporter s. 305 f. Se också samme förf. i Rabels Zeitschrift 1978 s. 696 ff, med titeln Die Harmonisierung des Transportrechts und die Hamburger Regeln, och i Rättshistoriska studier Bd 8, 1984, s. 27 ff.

han anser också att konventionen i flera avseenden innebär avsevärda lagtekniska framsteg i förhållande till Haagreglerna från 1924.¹³⁷⁾

4.2 Den proratariska ansvarsfördelningen

I den mån den andra kollisionssparten varit helt eller delvis vållande till sammanstötningen följer av sjölagen 220 § att lastägaren kan kräva denna redare utomobligatoriskt på skadeersättning för sina sakskador endast i proportion till hans vållande. Förhåller sig alltså det transporterande fartygets skuld till det andra fartygets som 3 till 1 kan följaktligen lastägaren endast utkräva $\frac{1}{4}$ av skadan från det andra fartyget. Eftersom ansvarsundantaget för nautiskt fel avskär kravet gentemot den transporterande redaren blir konsekvensen att lastägaren får stå för resten av skadan i den mån han är oförsäkrad. Detta är en princip som skiljer sig från vad som vanligen tillämpas i övrigt i skadeståndsrättsliga sammanhang där det gäller att om två parter är vållande till en skada blir de solidariskt ansvariga för ersättningens erläggande.¹³⁸⁾

Motiven för denna särreglering som bygger på 1910 års Brysselkonvention hänförde sig framförallt till förenklingssynpunkter. Det proratariska ansvaret åsyftade att utesluta regressanspråk som annars uppkommer mellan solidariskt ansvariga och som i och för sig orsakar onödig omgång.¹³⁹⁾ Likaså var det viktigt att den rätt redaren erhållit, att genom ansvarsundantaget för nautiskt fel friskriva sig från ersättningskrav från den egna lasten, inte ugröpdes genom en regel som gjorde redaren utomobligatoriskt solidariskt ersättningsskyldig för lastskador.

För personskador ansåg man att förenklingssynpunkterna borde stryka på foten för mera humanitära syften och där infördes istället ett solidariskt ansvar.

¹³⁷⁾ Tilläggsdirektiven s. 4 f.

¹³⁸⁾ SkL 6 kap 3 §. Hellner, Skadeståndsrätt s. 185 f. Grönfors, Sjörättens kollisionssansvar s. 361.

¹³⁹⁾ Grönfors, Sjörättens kollisionssansvar s. 364. Grönfors påpekar att regeln lätt accepterades i de nordiska länderna där man redan i 1890-talets sjölagar hade motsvarande regel, men där utformad som en identifikationsregel vilken identifierade lastägaren med redaren. Grönfors menar också att det ligger en poäng i att regeln är utformad som en prorataregel och inte som en identifikationsregel. Därigenom undviker man reglerna om skadelidandes medvållande och de därmed sammanhängande identifikationsproblemen. Ang. dessa se Hellner, Skadeståndsrätt s. 174 ff. Grönfors, Skadelidandes medverkan s. 114 ff. Agell, Samtycke och risktagande s. 195 ff.

När nu det nautiska felet som ansvarsgrund är på väg att tagas bort kan man ifrågasätta om det återstående skälet för ett proratariskt ansvar, nämligen förenklingssynpunkten, utgör en tillräcklig anledning för ett bibehållande av den nuvarande ordningen.

Intressant i sammanhanget är att den svenska skadeståndskommittén, i sitt betänkande om försäkringsgivarens regressrätt,¹⁴⁰⁾ framlade ett förslag som skulle innebära en väsentlig begränsning av försäkringsgivarnas möjlighet till regresser. Ett område föreslogs undantaget från tillämpningen nämligen vid skada på fartyg och beträffande redarens ansvarighet för annan skada till följd av sjöfart. Skälet för ett bibehållande av regresserna, framförallt gentemot redaren, på detta område var framförallt av ekonomisk karaktär. Denna bedömning grundade kommittén på en enkät till försäkringsgivarna, enligt vilken vissa sjö- och transportförsäkringsgivare uppgavs återvinna 5-6 % av ersatta belopp, andra upp till 15-20 %.¹⁴¹⁾ Dessutom, menade kommittén, fungerar regressrätten på detta område som ett väsentligt led i ett system där risken genom skadestandsreglerna fördelas på olika kategorier av företag. Regressrätt betraktas vidare som en förutsättning för återförsäkring på sedvanliga ekonomiska villkor. Dessutom medför det internationella inslaget i dessa försäkringsgrenar att de är särskilt känsliga för ingrepp i regressrätten, menade kommittén.¹⁴²⁾

Tydligen är den svenske lagstiftaren idag intresserad av generella förenklingar genom en inskränkning i regressrätten helt i linje med övervägandena bakom det proratariska ansvaret i kollisionsfallen, även om man inte vågar klampa in på sjöförsäkringens domäner där trots allt motsvarande synpunkter redan finns uttryckta i lagstiftningen.

4.3 Bidrag till bärgarlön och gemensamt haveri

Om det transporterande fartyget måste bärgas utgår bärgarlön till bärgaren. Bärgarlön kan högst uppgå till värdet av det bärgade. För lastägaren kan detta åtminstone teoretiskt innebära att bärgarlönen "äter upp" hela lastvärdet trots att lasten är oskadad. För bärgarlön som utgår för bärgad last ansvarar inte lastägaren personligen utan endast med värdet av det bärgade. Till säkerhet för sin fordran på bärgarlön har

¹⁴⁰⁾ SOU 1975:103.

¹⁴¹⁾ SOU 1975:103 s. 63, 83 och 105 f.

¹⁴²⁾ SOU 1975:103 s. 83 f.

bärgaren sjöpanträtt i inlastat gods enligt sjölagen 251 § mom. 1. Det enklaste sättet för bärgaren att skydda sin rätt är att utverka kvarstad på lasten och eventuellt fartyget. Bärgaren har också möjlighet att motsätta sig att godset föres från platsen.¹⁴³⁾

Lastägaren kan även drabbas av att få utge ett bidrag enligt reglerna om det gemensamma haveriet. Det gemensamma haveriet regleras enligt Sjölagen 211 § direkt av York-Antwerpen-reglerna 1974. En gemensamt-haveriakt föreligger då en extraordinär uppföring eller utgift avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som gemensamt äro utsatta för fara på sjön, från sådan fara (Regel A). De centrala momenten är alltså att åtgärden dels skall ha varit avsiktlig och dels skall ha gjorts i syfte att avvärja en fara som är gemensam för de bägge intressenterna, lastägaren och redaren. Kasuella förluster liksom uppföringar i syfte att rädda värden som är knutna till endast en av intressenterna får däremot stanna på den drabbade.¹⁴⁴⁾

De utgifter eller kostnader, som är av den art att de kan föras in under ett gemensamt haveri, skall fördelas enligt förhållandet mellan värdet på de bidragande intressena. Dessa bidragande intressen utgörs normalt av värdet på fartyget, frakten och värdet på lasten. Ibland skall även hänsyn tagas till stora bunkerförråd ombord vid resans slut. Dessa värden ligger till grund för uträkningen av en haveriprocent, vilken anger hur fördelningen skall ske mellan de bidragande värdena.¹⁴⁵⁾

Ett bidrag i ett gemensamt haveri kan alltså komma att belasta ett lastparti även om detta är oskadat vid resans avslutande. För att redaren skall säkra sin rätt att i framtiden utfå det bidrag som kan komma att falla på ett visst lastparti vägrar han som regel utlämning av godset då en sådan händelse inträffat under resan, såvida han inte erhåller en *haveriförbindelse*. I denna handling förpliktar sig undertecknaren att betala det bidrag till ett gemensamt haveri som framledes kan komma att uträknas och då komma att belasta hans vara. Undertecknas haveriförbindelsen även av lastägarens assuradör anser rederiet i regel garantin vara tillfyllest och utlämnar godset. Utan en påteckning av en assuradör krävs i regel istället en kontantdeposition av lastägaren.¹⁴⁶⁾

¹⁴³⁾ Schmidt, Föreläsningar s. 158 och Knoph s. 327. Brækhus, Bergning s. 90 f.

¹⁴⁴⁾ Se framställningar om gemensamt haveri av Selmer, The survival of general average, Pineus, Om Emma samt Wilkens anmälan av Selmer i SvJT 1958 s. 529.

¹⁴⁵⁾ Huvudlinjer s. 186.

¹⁴⁶⁾ Pineus a.a. s. 8.

Reglerna om det gemensamma haveriet grundar sig på en riskfördelningsprincip som har sina rötter långt tillbaka i historien. Principen har också varit ifrågasatt.¹⁴⁷⁾ Ger en regel av detta innehåll en lämplig riskfördelning mellan redare och lastägare idag när vi har ett så utvecklat försäkringssystem? I realiteten sker idag inte fördelningen av bidragen mellan berörda parter utan mellan försäkringsgivarna, fartygs-, last- och fraktassuradörerna. Det har bland annat framförts att dagens reassuranssystem framstår som ett långt verksammare riskfördelningsinstrument än det gemensamma haveriet.

Reglerna om det gemensamma haveriet lever emellertid alltså kvar. Kanske delvis beroende på den osäkerhet som råder kring effekterna av ett avvecklande av GH:t.¹⁴⁸⁾ Man har idag ett system som alla är bekanta med och har accepterat. Även om systemet är komplicerat och kostsamt är det kanske tvivelaktigt om ett annat system skulle bli mindre komplicerat och billigare.

4.4 Lastägarers försäkringar

För att skydda sig mot bl.a. kollisionsrisken tecknar en lastägare regelmässigt en varuförsäkring. Hur mycket gods som transporteras oförsäkrat är föremål för olika bedömningar men sammanfattningsvis går det att påstå att det rör sig om en försvinnande liten del av den totala godsmängden,¹⁴⁹⁾ åtminstone om man tar hänsyn till de varuägare som avsiktligt uppträder som självförsäkrare.

Kollisionsrisken utgör en av de centrala faror som varuförsäkringen täcker.¹⁵⁰⁾ Den faller under det tidigare använda strandningsfallsvillkoret,¹⁵¹⁾ vilket numera i Allmänna villkor för transportförsäkring av varor 1984 motsvaras av grundförsäkringsvillkoret. Detta villkor tar sikte på alla de skadetillfällen som har samband med att transportmedlet drabbats av ett haveri. Villkoret ger det minst omfattande försäkringsskyddet för varuägaren vilket understryker hur centralt inom varuförsäkringen strandningsfallsvillkoret och kollisionsrisken befinner sig. Grundförsäkringsvillkoret motsvarar de engelska Institute Cargo Clauses' (C) villkor.

¹⁴⁷⁾ Selmer, *The survival* s. 288 f.

¹⁴⁸⁾ Wilkens s. 533.

¹⁴⁹⁾ Wetterstein s. 265.

¹⁵⁰⁾ Transportförsäkring av varor s. 85. Bengtsson i *Kurs i transportförsäkringsrätt* s. 43.

¹⁵¹⁾ SPL § 157 c).

Det råder i stort sett överensstämmelse mellan de svenska och engelska villkoren men på en punkt skiljer de sig. I de svenska villkoren krävs kausalitet mellan transportmedlets haveri och den uppkomna skadan, något som inte krävs enligt de engelska villkoren.¹⁵²⁾ Detta beror på de engelska villkorens konstruktion, där haveriet medför att en "warranty" bryts och därigenom täcks alla därefter under resan inträffade skador på godset.

Förutom de skador som kan uppkomma på godset på grund av en fartygssammanstötning täcks enligt grundförsäkringsvillkoret även uttryckligen lastens bidrag till ett gemensamt haveri och bärgningskostnader som faller på lasten. Dessa kostnader tillhör den typ av kostnader som uppkommer i syfte att avvända en fara för eventuella skador på godset. Sådana kostnader täcks alltid av försäkringsgivaren redan enligt reglerna i FAL men även enligt de allmänna bestämmelserna i SPL § 55.

De direkta lastskadorna täcks alltså av varuförsäkringen. Dessutom omfattar försäkringsersättningen transportkostnader, försäkringskostnader och 10 % handelsvinst. Däremot ersätts inte sådana ekonomiska förluster som lastägaren kan komma att göra genom att transporten försenas genom haveriet eller rent av avbryts. Varuassuradören ansvarar nämligen enligt de allmänna bestämmelserna inte för tids-, ränte- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust. Har dock transporten försenats minst tre månader på grund av haveriet täcks de därigenom uppkomna skadorna på godset.

För att skydda sig mot ekonomiska följdskador som inte ersätts av den vanliga varuförsäkringen, kan varuägaren teckna en speciell lastintresseförsäkring.¹⁵³⁾ Den täcker till exempel en förlust som kan uppkomma för en industri om en maskin inte kommer fram i tid. Denna typ av försäkringar omnämnes i SPL men har idag ingen större praktisk betydelse. Möjligen kan man förutskicka en större betydelse för dessa försäkringar i framtiden.¹⁵⁴⁾

I den mån varuförsäkringsgivaren utbetalt ersättning till varuägaren för godsskador i samband med en kollision träder assuradören in i varuägarens ställe och kan framföra regresskrav mot de inblandade fartygen. Regresskravet är naturligtvis i likhet med lastägarens krav begränsat enligt Haag-Visbyreglerna i förhållande till den transporterande redaren.

¹⁵²⁾ Schalling, Transportförsäkring, s. 22.

¹⁵³⁾ SPL § 173.

¹⁵⁴⁾ Bengtsson a.a. s. 63.

I förhållande till det andra fartyget är kravet begränsat i proportion till dettas vållande. I vilken omfattning varuassuradörerna utnyttjar denna regressmöjlighet råder det delade meningar om.¹⁵⁵⁾

Sammanfattningsvis går det att påstå att varuförsäkringen ger lastägaren ett fullgott skydd mot de lastskador som kan uppkomma till följd av en fartygssammanstötning. Likaså är varuägaren genom försäkringen skyddad mot de krav på bärgarlön och bidrag till ett gemensamt haveri som kollisionen kan föranleda. Däremot skyddar försäkringen i standardutförande inte mot följdskador som kan uppkomma för varuägaren.

¹⁵⁵⁾ Kihlbom s. 131 f. Wetterstein s. 264. Selvig, Hamburgregler s. 127. SOU 1975:103 s. 83.

5 PASSAGERAREN

Passagerare och deras resgods kan komma till skada vid en fartygskollision. I sjöfartsverkets statistik över skadefallen finns glädjande nog inga passagerarskador inrapporterade. De dödsfall och allvarliga personskador som inträffade i samband med kollisioner drabbade framförallt besättningsmän ombord på fiskefartyg som påseglades av större fartyg. Från andra delar av världen har det emellertid under senare år inrapporterats några fall där åtskilliga personer omkommit i samband med att fartyg kolliderat.

5.1 Redarens ansvar för skador på passagerare och resgods

Reglerna om befordran av passagerare och resgods har tidigare varit infogade i sjölagens 5 kap., om befraktning. Genom en omfattande lagrevision 1973 (SFS 1973:1202) infördes i 6 kap. en uttömmande och fristående reglering av frågan om befordran av passagerare och resgods vilken byggde på Tokyoutkastet.¹⁵⁶⁾ 1983 års sjölagsändringar medför, när de träder i kraft, avsevärda förbättringar för passagerare som drabbas av personskada t.ex. i samband med en fartygskollision. Lagändringen innebär en anpassning till 1974 års Aténkonvention vilken dock inte tillträtts då konventionens begränsningsbelopp ansetts ligga på för låg nivå.¹⁵⁷⁾ Sjölagsutredningen föreslog istället att begränsningsbeloppen skulle höjas något mer än vad som motsvarar inflationens inverkan på de tidigare gällande ansvarsbeloppen, vilket också blev fallet.

Dessutom medför lagändringen och tillträdet till 1976 års begränsningskonvention att globalansvarsbeloppen höjs och att ett separat begränsningsbelopp står till förfogande för att täcka personskador som inträffar ombord på det egna fartyget.

Redaren är ansvarig för skada till följd av att passagerare skadas eller avlider eller om hans resgods går förlorat eller skadas, om skadan vållats genom fel eller försummelse av redaren eller någon som denne svarar för¹⁵⁸⁾

Lagen definierar resgods som varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning men ej enligt certeparti eller konossement. Med handresgods menas resgods som passageraren bär med sig

¹⁵⁶⁾ Tokyoutkastet emanerar från en konferens i Tokyo år 1969 med Comité Maritime International.

¹⁵⁷⁾ Prop. 1982/83:159 s. 84.

¹⁵⁸⁾ Sjölagen 188 §.

eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon.¹⁵⁹⁾

För bevisbördans placering har lagen infört ett ganska komplicerat system. Ett presumtionsansvar gäller för redaren i fråga om resgods som han har i sin vård och i fråga om sådan skada på person eller handresgods som står i samband med bland annat en sammanstötning. I övriga fall är det alltså passagerarens sak att i enlighet med vanliga skadeståndsrättsliga regler visa att personskada eller skada på handresgods vållats genom fel eller försummelse på redarens sida.¹⁶⁰⁾ Bevisbörderegeln kan åskådliggöras på följande sätt.

Bevisbördans placering

	Vid förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand	Andra tillfällen
Personskada	Redaren	Passageraren
Skada på annat resgods än handresgods	Redaren	Redaren

Har en kollision inträffat är det följaktligen redaren som måste exculpera sig för att undgå ansvar för både eventuella personskador och skador på resgods. Däremot måste passageraren styrka sambandet mellan kollisionen och de inträffade skadorna på handresgodset och personskadorna.¹⁶¹⁾

Motivet för att ha en rak bevisbörda vid personskador och skador på handresgods är att passageraren på ett passagerarfartyg har en stor rörelsefrihet och hans personliga säkerhet är i hög grad ställd utom befraktarens kontroll.¹⁶²⁾ Passageraren kan inte jämföras med ett kolli som befinner

¹⁵⁹⁾ Sjölagen 171 §.

¹⁶⁰⁾ Sjölagen 191 §.

¹⁶¹⁾ Prop 1973:137 s. 98.

¹⁶²⁾ Prop 1973:137 s. 98.

sig i redarens vård. Samma argumentering kan återopas för det handresgods som passageraren bär med sig.

Värt att notera är också att redaren inte har någon möjlighet att åberopa nautiskt fel som befrielsegrund för passagerare och resgodsskador.¹⁶³⁾ Detta får, som vi sett ovan vid lastskador, stor betydelse vid fartygssammanstötningar, då dessa som regel kan tillskrivas ett nautiskt fel.

5.2 Begränsningsbeloppen

Redarens ansvar för passagerarskador och skada på resgods är, liksom hans övriga lastansvar, begränsat. De nuvarande ansvarsgränserna medför att redarens ansvar för personskada är maximerat till ca 380.000 kr. Drabbas passagerare av försening är maximibeloppet 8.700 kr. För handresgods som inte förvaras i eller på medfört fordon är beloppet ca 5.400 kr och för fordon inklusive däri förvarat resgods ca 27.000 kr. För annat resgods än sådant som redan omnämnts är beloppet ca 8.700 kr.¹⁶⁴⁾

Begränsningsreglerna i sjölagens passagerarkapitel kompletteras också av regler om tillåtna självrisker. Sådana klausuler, som måste vara uttryckliga och skriftliga, godtas bara i fråga om resgodsskador och intill vissa i lagen angivna belopp. De tillåtna självriskbeloppen är vid fordonskada 550 kr och för annan resgodsskada 70 kr. Vid personskada tillåts ingen självrisk. Har hela fordonet gått förlorat utgår emellertid ingen självrisk.¹⁶⁵⁾

Sammanfattningsvis kan vi då konstatera att redaren vid en inträffad kollision har ett presumtionsansvar för inträffade personskador och skador på resgods. Ansvaret är begränsat till ett visst belopp. Det blir då intressant att utröna huruvida begränsningsbeloppet är tillräckligt tilltaget för att täcka en uppkommen skada.

5.3 Personskadeersättning enligt svensk skadeståndsrätt

Då en personskada uppkommit utgår enligt skadeståndslagen ersättning för fyra olika poster nämligen inkomstförlust, sveda och värk, lyte och men samt slutligen ersättning för kostnader och olägenheter i övrigt.

Ersättning för inkomstförlust utgår dels för förlorad arbetsförtjänst

¹⁶³⁾ Prop 1973:137 s. 99.

¹⁶⁴⁾ Sjölagen 192 §.

¹⁶⁵⁾ Sjölagen 193 §. Hagbergh s. 83.

som avser förfluten tid och dels för framtida inkomstförlust vilken ibland benämnes invaliditetsersättning. Av dessa två ersättningsposter utgör den framtida inkomstförlusten normalt den ojämförligt största. Ersättningen beräknas efter den s.k. differensmetoden enligt vilken man jämför den verkliga utvecklingen av den skadelidandes inkomster efter skadan med ett hypotetiskt händelseförlopp vilket skulle ha varit aktuellt om skadan inte inträffat.

Denna mellanskillnad utgör den skadelidandes framtida inkomstförlust. Från denna inkomstförlust avräknas sedan vad den skadelidande erhåller från bl.a. lagen om allmän försäkring såsom hans sjukpenning. Det som återstår av inkomstförlusten efter fråndragandet av avräkningsförmånerna utgår normalt i form av en livränta.

För beräkningen av dagsvärdet av en livränta kapitaliseras denna enligt en tabell som benämnes 1973 års grunder. Livräntan skall också värdesäkras enligt lagen om värdesäkring om livräntor. Livräntan skall enligt denna lag följa förändringar i basbeloppet. Ändringen får emellertid inte vara större än 5 % per år, vilket inneburit att man alltsedan lagens tillkomst 1973 fått räkna med en index på 5 %.

Det kapitaliserade värdet av livräntan varierar av naturliga skäl mycket mellan olika skadefall. De största värdena uppkommer då den skadelidande är ung och högutbildad men ännu inte gjort sitt inträde på arbetsmarknaden och därigenom erhållit en sjukpenningplacering. Om vi exempelvis tänker oss en 25-årig nyutexamnierad akademiker kan livräntan mycket väl uppgå till 30.000 kr/år. Detta belopp skall sedan kapitaliseras med en faktor, som enligt 1973 års grunder samt 5 % värdesäkring, blir så hög som 38 om vi förutsätter att livräntan upphör vid 65 års ålder. Beräknar vi istället att livräntan bara skall reduceras till hälften vid 65 års ålder blir faktorn istället 45. Detta ger kapitaliserade värden på livräntan uppgående till ca 1,1 respektive 1,4 miljoner kronor.

Ersättning för sveda och värk avser det fysiska och psykiska lidandet under den akuta sjukdomstiden. Den ersättning som utgår är standardiserad enligt trafikskadenämndens tabeller. Ersättning för lyte och men utgör kompensation för bestående lidande och obehag som avser tiden efter den tidpunkt då sjukdomsbilden blivit stationär. Den omfattar t.ex. ärr, hålta, amputation eller förlust av sinnesfunktion. Även denna ersättning följer trafikskadenämndens tabeller. Variabler i tabellen är medicinsk invaliditet och ålder.

För sveda och värk samt lyte och men sammantaget utgår enligt trafik-

skadenämndens praxis vid s.k. större maximalfall, vilka inträffar vid 100 % bestående invaliditet, för 1983 maximalt 250.000 kronor.¹⁶⁶⁾ Detta belopp utgör därigenom i praktiken det högsta belopp som kan tänkas utgå ur denna ersättningspost.

Sedan återstår ersättningen för kostnader och olägenheter i övrigt. De största kostnadsposterna är i regel kostnader för vård utanför den egentliga sjukhusvården t.ex. vård på rehabiliteringshem och vård av hem-samarit. Ersättning för olägenheter i övrigt omfattar olägenheter som skadan medför för den skadelidande såsom ökad anspänning i arbetet eller den dagliga livsföringen, risk för framtida inkomstförlust genom tillfällig frånvaro, risk för förlust av extraförtjänst eller förlust av fritids-verksamhet med ekonomisk betydelse.¹⁶⁷⁾ De ersättningsbelopp som kan utgå i ersättning för kostnader och olägenheter i övrigt kan vid svårare invaliditeter uppgå till 20-25.000 kr/år.¹⁶⁸⁾

De ersättningar som enligt skadeståndslagen skall utgå vid en personskada kan alltså uppgå till betydande belopp. Enligt uppgift från försäkringsbolagen är det inte ovanligt att avsättningar för framtida utbetalningar i ett personskadefall passerar 2 miljonersgränsen.

5.4 Ansvarsbegränsningens effekter och motiv

Om vi utgår ifrån förhållandet då 1983 års sjölagsändringar har trätt ikraft är bortfraktarens ansvarighet för personskador alltså maximerad till 100.000 SDR (ca 816.000 kr) för varje passagerare. När ersättningen utgår i form av livränta får detta belopp inte överskridas. Jämför vi begränsningsbeloppet med de ersättningar som utgår enligt svenska skadeståndsregler och som alltså kan uppgå till belopp som passerar 2 miljoner kronor ser vi att ansvarsbegränsningen kan få stor betydelse för en enskild skadelidande.

Vid en större olycka där flera än hälften av fartygets passagerare skulle omkomma kan även globalbegränsningens ansvarstal på 46.666 SDR (ca 380.000 kr) multiplicerat med maximalt antal passagerare få betydelse för den skadelidande. Risken för att globalbegränsningen skall bli aktuell att tillämpa bedömer sjölagsutredningen visserligen som relativt liten och även departementschefen menar att globalbegränsningsreglerna endast

¹⁶⁶⁾ Trafikskadenämndens avgörande referat i RFS B 5 1983:5.

¹⁶⁷⁾ Pettersson, SvJT 1983 s. 106 och Tullberg, Framtiden, fritiden s. 7.

¹⁶⁸⁾ Trafikskadenämndens avgörande referat i RFS B:5 1982:2.

undantagsvis kan komma att leda till att ersättning för personskador sätts ned.¹⁶⁹⁾ Detta är en bedömning som också jag delar.

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att en passagerare som erhåller en allvarlig personskada p.g.a. en fartygssammanstötning riskerar att erhålla en begränsad ersättning. För att bedöma rimligheten i den aktuella ersättningsnivån kan man jämföra med nivån inom andra ersättningssystem. Jag nöjer mig här med att göra en jämförelse med personskador som inträffar med andra transportmedel.

För personskador som uppkommit vid trafik med motorfordon tillämpas enligt trafikskadelagen 9 §, skadeståndslagens ersättningsregler. Detsamma gäller för personskador som drabbar resande med järnväg vid resa inom Sverige och resande med tunnelbana och spårväg enligt lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande (SFS 1976:58). Vid internationell befordran anger samma lag att vissa modifieringar skall tillämpas. Dels skall medvållanderegeln i skadeståndslagen 6 kap 1 § modifieras så att jämkning skall ske vid varje medvållande (12 §) och dels skall ersättning för framtida inkomstförlust och förlust av underhåll inte utgå i form av livränta utan fastställas i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande ej begär annat. Ingen av dessa båda lagar innehåller några beloppsbegränsningar.

Det gör emellertid luftfartslagen (SFS 1957:297) vilken tillämpas på befordran med luftfartyg av passagerare. I 22 § anges att fraktförarens ansvarighet är begränsad till 16.600 SDR eller omräknat ca 135.000 kr. Utföres befordringen av svenskt luftfartyg blir gränsen högre nämligen 270.000 kronor.¹⁷⁰⁾

Ansvarsgränserna inom lufträtten är föremål för revidering med anledning av 1975 års Montrealprotokoll nr. 4, ett ändringsprotokoll till Warszawakonventionen av år 1929. Detta protokoll har ännu inte trätt i kraft men kan förväntas göra detta och i protokollet anges som begränsningsbelopp vid personskador 100.000 SDR vilket alltså är detsamma som det belopp som införs genom 1983 års sjölagsändring. Denna likformighet mellan lufträtten och sjörrätten ansåg departementschefen vara

¹⁶⁹⁾ SOU 1981:8 s. 84 och prop 1982/83:159 s. 53.

¹⁷⁰⁾ Något förvånande angives det senare beloppet i kronor och inte i SDR. Det beror på att beloppet inte är konventionsbundet utan grundar sig på en rekommendation som antagits vid förhandlingar mellan ett flertal västeuropeiska stater. (Prop 1977/78:70 s. 35).

ett tungt vägande skäl för det begränsningsbelopp för personskador som infördes genom 1983 års sjölagsändringar.¹⁷¹⁾)

Av de svenska lagar som reglerar befordran av passagerare är det följaktligen sjölagen och luftfartslagen som innehåller beloppsbegränsningar för personskador. Motiven för detta förhållande är naturligtvis primärt att dessa lagstiftningar grundar sig på internationella konventioner vilket gör det svårare att för svenskt vidkommande göra alltför stora avsteg,¹⁷²⁾ men också den tidigare omnämnda önskan att stödja rederi- och luftfartsnäringarna genom att befria dem från att bära kostnaderna för katastrof-risken.

Det av sjölagskommittén föreslagna begränsningsbeloppet innebär en höjning i förhållande till vad som gäller idag. Kommittén har inte angivit några skäl för sin placering av ansvarsgränsen, mer än att det föreslagna beloppet innebär en höjning som är något större än som motsvaras av en justering med hänsyn tagen till inflationen. Det framgår inte om kommittén genom sin placering av begränsningsbeloppet avsiktligt givit redaren en reduktion vilken eventuellt kan inverka på hans försäkringspremie eller om kommittén utgått från att beloppet var satt tillräckligt högt för att täcka samtliga personskador.

När det gäller kommitténs förslag till ansvarsbegränsning för resgods finns en explicit motivering. Först konstaterar kommittén att det nuvarande ansvarsbeloppet på 18.000 kronor för skador på fordonet jämte resgods som förvaras i eller på fordonet inte är relaterat till dessa föremåls verkliga värde. Förklaring till det lågt satta värdet är att före 1973 löd transporter av passagerarfordon under den allmänna kollibegränsningen vilken då var 1.800 kr/kolli. I sjölagsutredningens förslag anges beloppsgränsen till ca 45.000 kronor. Beloppet är valt så att det skall motsvara värdet på en något begagnad genomsnittsbil. Detta belopp skall heller inte som tidigare varit fallet omfatta det resgods som förvaras i fordonet. Utredningen menar att i annat fall skulle begränsningsbeloppet avseende t.ex. en bil med fyra personers bagage för en semesterresa bli alltför lågt.¹⁷³⁾)

¹⁷¹⁾ Prop 1982/83:159 s. 85.

¹⁷²⁾ När man bedömer skäligheten i en ansvarsbegränsning går det inte att gå förbi den nu aktuella diskussionen om det s.k. badkarsargumentet. I samband med en förbättring av ersättningen till skadelidande till följd av trafikolyckor ifrågasattes detta med hänvisning till varför dessa skadelidande skall ha en bättre ersättning än de som halkar hemma i sitt badkar. Mera om detta se von Eyben s. 300 ff.

¹⁷³⁾ SOU 1981:8 s. 119.

Vid skador på resgods har man alltså valt en begränsningsnivå som är anpassad till något som kan beskrivas som en normalskada. Har däremot passageraren en bil som ligger över normalstandard eller resgods av större ekonomiskt värde kommer en skada att drabba denne såvida han inte skyddat sig genom att själv teckna kompletterande försäkringar. Eventuellt är det motsvarande tankar som ligger bakom beloppsgränsen vid personskador, även om de är svårare att applicera där.

5.5 Passagerarens eget försäkringsskydd mot person- och sakskador.

Passagerare ombord på ett fartyg kan indelas i två kategorier om man tar sin utgångspunkt i de ersättningsregler för personskador som blir aktuella.¹⁷⁴⁾ Dels har vi den gruppen passagerare som reser i sitt arbete och dels de som reser på sin fritid.

Passagerare som reser som ett led i sitt arbete eller är på väg till eller från sitt arbete omfattas av arbetsskadeförsäkringen. Denna försäkring ger ett skydd som i princip skall täcka 100 % av den inkomstförlust som kan uppkomma till följd av ett olycksfall som inträffar i arbetet. Däremot ersätts inte, i likhet med andra socialförsäkringar, sveda och värk, lyte och men eller olägenheter i övrigt.

I den mån passagerare via sin arbetsgivare är försäkrad i TFA (jfr nedan 6.3) täcks även de ideella skadorna, men även om så inte skulle vara fallet räcker redarens ansvarsbelopp för att täcka dessa skador även om de skulle uppnå den idag tillämpade maximigränsen. Denna grupp av passagerare riskerar alltså inte att påverkas av redarens ansvarsbegränsning.

Då återstår de passagerare som gör resan på sin fritid. Dessa omfattas endast av de ersättningssystem som lagen om allmän försäkring innehåller. Av framställningen ovan kan vi då konstatera att redarens begränsningsbelopp vid större personskador kan medföra att den skadelidande erhåller en lägre ersättning än om skadeståndslagens regler tillämpats fullt ut.

Intressant är att undersöka i vilken utsträckning passagerare kompletterar sitt försäkringsskydd på frivillig väg. Det är framförallt två alternativ som står till buds nämligen dels det reseskydd som ingår i en del hemförsäkringar och dels separata reseförsäkringar som tecknas för varje enskild resa.

¹⁷⁴⁾ Jag utgår ifrån att vi rör oss med svenska passagerare.

Dessa två försäkringar innehåller båda ett olycksfalls/dödsfalls-moment. Ersättning utgår vid olycksfall för bl.a. invaliditet med ett maximalt belopp på ca 100.000 kronor som en engångsersättning. Denna ersättning kan utgå samtidigt med ersättning enligt socialförsäkringarna och skall inte avräknas från de senare.¹⁷⁵⁾

Även om man utgår ifrån, vilket säkert inte är fallet, att varje passagerare har en hemförsäkring med reseskydd eller en reseförsäkring kommer den sammanlagda ersättningen från denna försäkring och ersättningen från redaren inte att uppgå till de belopp som kan bli aktuella att ersätta en skadelidande med enligt skadeståndslagen.

Hur skyddar sig då passageraren mot att drabbas ekonomiskt till följd av skador på sin bil och sitt resgods, under en sjötransport som redaren inte ersätter då de överskrider beloppsbegränsningen? Någon speciell form av transportförsäkring av varuförsäkringens typ förekommer inte. Det finns i och för sig möjlighet att teckna speciella reseförsäkringar. Europeiska reseförsäkringsvillkor (E 6.2) anger att om egendom som medföres på resa skadas vid trafikolycka med motorfordon, båt, tåg, flygplan, cykel eller annat fordon, utgår ersättning. Ersättning utgår inte för ytliga skador på resväskor och liknande om skadorna inte inverkar på användbarheten. Inte heller lämnas någon ersättning för skador på fordon. Denna reseförsäkring fungerar i första hand som en stöldförsäkring till den del den omfattar passagerarens resgods. Risker att i samband med en sjöresa erhålla person- eller sakskador genom en fartygskollision upplevs troligen inte så stor för resenären och utgör väl därigenom knappast ett incitament till att teckna en försäkring.

Intressant är ett Europeiska ger en särskild förmån till de medlemmar i Motormännens Riksförbund (M) som tecknar en reseförsäkring i bolaget. Dessa erhåller utan att behöva erlägga någon premie en försäkring för personbil och eventuellt tillkopplad husvagn som försäkringstagarna medför på resa från Sverige. Försäkringen gäller för skada på fordonet under transport med bilfärja och/eller biltåg. Vid bilfärjetransport omfattas skadorna som förorsakats av att fartyget gått förlorat, kantrat, strandat, kolliderat eller varit utsatt för brand eller explosion. Dessutom täcks krigsrisk samt skador till följd av förlust överbord. För fordon med vagnskadeförsäkring eller vagnskadegaranti betalas högst det självriskbelopp som gäller vid sådan försäkring eller garanti. Saknas sådan vagnskadeförsäkring

¹⁷⁵⁾ Jfr SkL 5 kap 3 §.

eller garanti gäller istället en självrisk på 700 kronor och högsta ersättningsbeloppet är 25.000 kronor.¹⁷⁶⁾

Med den konstruktion försäkringen har kommer den i första hand att fungera som en självriskeliminator. Eftersom premier inte erläggs utan försäkringen utgör en extrarabatt för M-medlemmar har försäkringsgivaren förmodligen bedömt risken för dessa skador som ganska ringa.

De viktigaste försäkringsformerna för passagerarens resgods och hans fordon utgör hemförsäkringen respektive vagnskadeförsäkringen. Enligt villkoren för "stor" hemförsäkring ersätts skada på eller förlust av personlig löseegendom som tillhör den försäkrade om skadan uppkommit genom en trafikolycka med bil, båt eller annat fordon som drabbat egendom medförd av den försäkrade, dock inte flyttsaker eller föremål som kan ersättas genom trafikförsäkring. Undantag görs vid dessa skadeorsaker *inte* för skador som drabbar pengar och värdehandlingar eller stöldbegärlig egendom.¹⁷⁷⁾ Däremot ersätts inte skador på själva fordonet.¹⁷⁸⁾

För skadelidande med hemförsäkring utgör därför de skador som kan drabba hans resgods till följd av en fartygskollision inte någon större ekonomisk belastning. Det belopp han kan riskera är i princip endast självrisken på försäkringen.

Hemförsäkringen och dess motsvarighet för villaägare, villa-hemförsäkringen, utgör de centrala försäkringarna för privatpersoner.¹⁷⁹⁾ De flesta hushållen i Sverige är skyddade av en sådan försäkring.

När det gäller skadorna på passagerarens fordon omfattas dessa inte av trafikskadeersättningen enligt trafikskadelagen. För att dessa skador skall ersättas försäkringsvägen krävs att den skadelidande tecknat en vagnskadeförsäkring. En sådan försäkring täcker skador som uppkommit genom en trafikolycka eller annan yttre olyckshändelse och alltså även skador som förorsakats genom en fartygskollision.¹⁸⁰⁾

Långt ifrån alla svenska bilägare har sina fordon vagnskadeförsäkrade. Möjligen går det att påstå att fordon som har ett större värde genomgående vagnskadeförsäkras. Beträffande var denna gräns i så fall skall dragas kan jag våga en gissning. Kanske ligger den i intervallen 10-20.000

¹⁷⁶⁾ Hämtat ur försäkringsvillkor för Europeiskas Bilfärje-/Biltågsförsäkring gällande för medlem i Motormännens Riksförbund (M) tillsammans med tecknad Combi-försäkring.

¹⁷⁷⁾ Se t.ex. Skandias villkor nr D 326 och D 327.

¹⁷⁸⁾ A.a. D 12.

¹⁷⁹⁾ SOU 1977:84 Konsumentförsäkringslag s. 45.

¹⁸⁰⁾ Se t.ex. Skandias villkor för motorfordonsförsäkring 421 a).

kronor. I så fall skulle den nuvarande beloppsgränsen för redarens ansvar för fordonsskadorna, 18.000 kronor, inte vara helt felplacerad om vi ser till möjligheten att vagnskadeförsäkra fordonet. Detta belopp skall visserligen även täcka skadorna på det i bilen förvarade resgodset.¹⁸¹⁾

Resultatet av det ovan förda resonemanget blir därför att en passagerare som på grund av en fartygskollision drabbas av en skada på sitt resgods eller fordon redan enligt nuvarande lagstiftning inte kommer att påverkas ekonomiskt i någon större utsträckning, åtminstone om han har en hemförsäkring och en bil som är försäkrad mot vagnskada om den är värd mera än 18.000 kronor. Däremot finns det stor risk att han får sitt ersättningsanspråk begränsat om han erhåller en allvarlig personskada.

6 BESÄTTNINGEN

Även personer ombord på ett kolliderande fartyg kan påverkas av kollisionen. Personskador kan ha uppkommit, någon från befälet eller besättningen kan hållas ansvarig för det inträffade, besättningens personliga tillhörigheter kan ha skadats och eventuellt innebär haveriet att fartyget som arbetsplats försvinner.

Ur den statistik som Sjöfartsverket insamlar kring skador som drabbar den svenska handels- och fiskeflottan framgår att personskador uppkommer i relativt liten utsträckning i samband med fartygssammanstötningar. Under perioden 1971-1980 finns totalt 575 kollisioner registrerade, vid vilka svenska handels- och fiskefartyg varit iblandade. Vid 8 av dessa tillfällen uppkom personskador, varav 5 fall med dödlig utgång. Totalt omkom vid dessa haverier 8 personer.¹⁸¹⁾

6.1 Sjömanslagen

Redaren har av tradition ett större ansvar för sjukdom och skada som drabbar sådana av hans anställda, som är sysselsatta med fartygsarbete, än arbetsgivare har i andra branscher.¹⁸²⁾ Förhållandet mellan redaren och de arbetstagare, som är anställda för fartygsarbete och har befattning ombord, regleras av sjömanslagen (SFS 1973:282). De sociala försäkringsformerna enligt lagen om allmän försäkring (SFS 1962:381) och lagen om arbetsskadeförsäkring (SFS 1976:380) blir tillgängliga först när sjömanslagen inte längre skall tillämpas för den anställde.¹⁸³⁾ Ett förhållande som är av stor betydelse för den anställde, då sjömanslagens regler är förmånligare för denne. Redaren har heller inte, som tidigare påpekats, möjlighet att begränsa personskadekrav från besättningen genom en tillämpning av globalbegränsningsreglerna.

Har en personskada drabbat en sjöman som har befattning med fartyget utgår enligt sjömanslagen 34 § dels lön under den tid han är arbetsoförmögen på grund av skadan och dels ersätter redaren kostnaden för vården. Föranleder skadan att sjömannen lämnar sin befattning på fartyget utgår lönen under högst 60 dagar om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar om befattningen avsåg inrikes fart.

Redarens ersättningsskyldighet för sjukvårdskostnader är tidsbegrän-

¹⁸¹⁾ Statistik framtagen av Kerstin Danielsson, Sjöfartsverket.

¹⁸²⁾ Se t.ex. Tullberg, Riskfördelning s. 254.

¹⁸³⁾ SOU 1971:6 Ny sjömanslag s. 139.

sad på liknande sätt. Har nämligen sjöman sjukdom eller skada då han lämnat befattningen på fartyg bestrider arbetsgivaren kostnaderna för vård av sjömannen under högst 42 dagar, eller om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar. Först efter dessa perioder griper de allmänna socialförsäkringarna in. Dessa är inte fullt lika förmånliga för den skadelidande genom att de inte ger en 100 %-ig täckning för lönebortfall och sjukvårdskostnader.¹⁸⁴⁾

Före 1973 var en sjöman anställd för tjänstgöring på ett visst fartyg. Förölyckades detta fartyg hade den anställda ingen rätt till anställning vid något annat av rederiets fartyg. Genom ändringarna i sjömanslagen 1973 blev emellertid sjömännen istället rederianställda. Bindningen till ett visst fartyg upprätthålls inte längre.¹⁸⁵⁾ Sjömännens anställningstid uppdelas i fartygsarbete och väntetid, där fartygsarbetet avser sådant arbete för fartygets räkning som utföres ombord på fartyget medan väntetiden avser den delen av anställningstiden under vilken sjömannen ej har befattning på fartyg men utför annat arbete för arbetsgivaren eller utnyttjar inarbetad ledighet.

Det nya systemet med rederianställning medför att ett haveri hos ett av rederiets fartyg inte direkt leder till att de sjömän som arbetade ombord kommer att sägas upp. Deras anställningsförhållande till rederiet kvarstår.¹⁸⁶⁾ Generellt gäller den ovan nämnda regleringen för alla anställda med fartygsarbete således även för befälhavaren.

Avlider sjöman medan han har befattning på fartyg eller då han vårdas på arbetsgivarens bekostnad är redaren skyldig att ombesörja och bestrida kostnaderna för begravningen och eventuell eldbegängelse.¹⁸⁷⁾ Detta är ytterligare en uppgift som inte åvilar andra arbetsgivare.

6.2 Kollektivavtalet

Kollektivavtalet mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet reglerar dessa frågor mera i detalj.¹⁸⁸⁾ Går ett fartyg förlorat till följd av en sjöolycka eller förklaras det efter en sjöolycka inte vara

¹⁸⁴⁾ Vår trygghet s. 40 samt s. 26 ff.

¹⁸⁵⁾ SOU 1971:6 s. 68 och prop 1973:40 s. 108 ff (DepC).

¹⁸⁶⁾ Prop 1973:40 s. 127 (DepC).

¹⁸⁷⁾ SjömansL. 42 §.

¹⁸⁸⁾ Sjöfolk. Avtal mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet, gällande fr.o.m. den 1 april 1981.

iståndsättligt, anger avtalet att arbetstagaren i första hand skall beredas fortsatt anställning som faller inom anställningsavtalets ram hos arbetsgivaren. Kan inte detta ske skall arbetstagaren uppsägas med beaktande av uppsägningstid. Har arbetstagaren inte fått annat arbete vid uppsägningstidens slut, har han rätt till lön ytterligare två månader om han inte lyckas finna ett arbete. Dessutom har arbetstagaren rätt till fri hemresa med underhåll till sin hemort.¹⁸⁹⁾

Skulle arbetstagaren vid ett fartygs förolyckande förlora personlig lösegendom ersätts detta av redaren. Ersättning utgår med ett högsta belopp, som enligt 1981 års kollektivavtal utgår 6.000 kr.¹⁹⁰⁾

Den som åtnjuter sjukvård på arbetsgivarens bekostnad och icke är intagen på sjukhus har enligt avtalet rätt att förutom lönen erhålla dag-ersättning. Då vården sker i hemlandet utgår 48 kr/dag och i övriga länder utgår ersättning för skäligen kostnader för kost och logi, dock lägst 48 kr/dag.¹⁹¹⁾ Avlider arbetstagare utgår lönen t.o.m. dödsdagen. Efterlämnar arbetstagare hustru eller barn under 16 år utgår ett belopp motsvarande en månadslön till dessa.¹⁹²⁾

För sjömän som arbetar ombord på tankfartyg innehåller avtalet en speciell olycksfallsförsäkring. Inträffar personskada eller dödsfall som kan hänföras till fartygets egenskap av olje-, gas- eller kemikaliefartyg utbetalas ett visst belopp till den skadade eller hans efterlevande. Vid dödsfall utgår enligt 1981 års avtal 100.000 kr och vid invaliditet utgår en viss andel av detta belopp.¹⁹³⁾

Motiven bakom denna speciella av arbetsgivaren bekostade försäkring går säkert att hänföra till de senare årens olyckor med tankfartyg. I några fall har fartygen efter explosioner gått under "med man och allt". Dessa olyckor har inte varit föranledda av fartygskollisioner, men en sådan kan mycket väl bli anledningen till att eld eller explosion inträffar ombord på ett av de kolliderande fartygen.

¹⁸⁹⁾ Sjöfolk § 5 mom 10.

¹⁹⁰⁾ A.a. § 5 mom 7.

¹⁹¹⁾ A.a. § 6 1).

¹⁹²⁾ A.a. § 3 mom 5 och mom 6.

¹⁹³⁾ A.a. § 30 mom 9.

6.3 TFA

Slutligen innehåller kollektivavtalet även en bestämmelse om att redaren är skyldig att teckna en trygghetsförsäkring (TFA).¹⁹⁴⁾ Trygghetsförsäkringen omfattar personskador som drabbar den anställda till följd av olycksfall i arbetet eller annan skadlig inverkan. Det karakteristiska för TFA är att den berättigar till en ersättning som följer skadeståndsrättsliga ersättningsprinciper utan att den skadelidande behöver visa att försumlighet ligger någon till last. Därigenom kommer även de ideella skador som ersätts enligt skadeståndsrättsliga regler att ersättas den som drabbas av en arbetsskada. Enligt försäkringsvillkoren lämnas vid arbetsoförmåga, som varat mer än 30 dagar, ersättning för sveda och värk.¹⁹⁵⁾ Ersättning utges emellertid alltid för sveda och värk som på grund av arbetsskadans art har varit svår. Ersättning för lyte eller annat stadigvarande men lämnas, om det kvarstående lytet eller menet kan förutses bli bestående för framtiden.¹⁹⁶⁾ Har den skadade erhållit bestående invaliditet lämnas också ersättning för olägenheter i övrigt som denne kan ha till följd av skadan. Det kan här röra sig om kostnader för vård i hemmet, besvär i privatlivet, minskade möjligheter till fritidsaktiviteter, besvär eller ökad anspänning i arbetet m.m.¹⁹⁷⁾

Dessutom ersätts enligt skadeståndsrättsliga principer kostnader för vid olycksfallet skadade kläder eller glasögon.¹⁹⁸⁾ Vid invaliditet ersätts den faktiska inkomstförlusten, ersättning för rehabilitering, ersättning vid dödsfall för begravningskostnader och för förlust av underhåll till efterlevande.¹⁹⁹⁾

Förekomsten av TFA gör det helt onödigt för en arbetstagare som drabbats av en arbetsskada att på skadeståndsrättslig grund kräva ersättning av en redare som t.ex. varit vållande till den fartygssammanstötning varigenom arbetstagaren skadats. TFA ger honom direkt en lika stor rätt till ersättning som en tillämpning av skadeståndslagen skulle ha medfört. Villkoren för TFA anger också att den anställda som omfattas av TFA

¹⁹⁴⁾ Sjöfolk 30 mom 8. TFA är en förkortning av Trygghetsförsäkring för arbetsskador.

¹⁹⁵⁾ Försäkringsvillkor för trygghetsförsäkring vid arbetsskada § 12. Jfr skadeståndslagen 5 kap.

¹⁹⁶⁾ A.a. § 19.

¹⁹⁷⁾ A.a. § 22.

¹⁹⁸⁾ Försäkringsvillkoren för TFA § 9.

¹⁹⁹⁾ A.a. § 15 och 27.

inte äger rätt att föra en sådan skadeståndstalan mot arbetsgivaren.²⁰⁰⁾

Ser man till hela ersättningssystemet för de personskador eller dödsfall som kan drabba en ombordanställd till följd av en kollision, inbegripet reglerna i sjömanslagen, kollektivavtalet och trygghetsförsäkringen för arbetsskada, kan det konstateras att ersättningsnivån fortfarande ligger över vad som är vanligt för arbetstagare inom andra industrigrenar.²⁰¹⁾ Om sedan detta skydd skall anses vara ett fullgott skydd för den anställda som drabbas av personskador eller mister sitt arbete till följd av en fartygs-kollision är en värderingsfråga som får bedömas utifrån vad som gäller inom andra branscher. Eftersom sjömännen då har ett klart företräde får slutsatsen bli att de ombordanställda har ett fullgott skydd för kollisions-risken.

²⁰⁰⁾ A. a. § 35. En presentation av TFA finns i Hellner, Skadeståndsrätt s. 225 ff. Se också Dillén, Arbetsskadeansvar.

²⁰¹⁾ Tiberg, Sjömansrätten, s. 195 ff. Observera att Tibergs framställning avser 1952 års sjömanslag.

7 SKADELIDANDE UTANFÖR DET PÅSEGLADE FARTYGET

De skador som till följd av en fartygssammanstötning förorsakas intresen utanför det egna fartyget drabbar som regel ett annat fartyg, dess last och personer ombord på fartyget. Därigenom uppkommer ersättningskrav avseende sakskadorna huvudsakligen i relationen mellan redare och redare eller mellan lastintressent och redare. Även skadelidande utanför denna personkrets kan förekomma. Fartyget kan sammanstöta med en bro, en kajkonstruktion eller med lastanordningar och annan egendom i land. Dessutom kan markägare lida föroreningsskador av utläckande olja efter en sammanstötning.

Omfattningen av de kollisionsskador som berör andra föremål än fartyg är svårt att få grepp om. Ett antal nordiska domstolsavgöranden berör dessa skadetyper, men därigenom erhålles ingen information om frekvensen eller storleken på de enskilda skadorna.²⁰²⁾ Dessa skador kan uppgå till avsevärda belopp. Ett närliggande exempel utgör påseglingen av Tjörnbron den 18 januari 1980. Skadorna till följd av denna sammanstötning blev omfattande. Skadorna på bron uppgick till mellan 150 och 200 miljoner kronor. Ersättning för personskadorna utgick med mellan 2 och 300.000 kronor. Dessutom gick staten in med ett stöd till industrin på grund av det avbrott i transporterna och deras övriga verksamhet vilken blev en följd av att bron var avstängd under drygt 1 år. Detta stöd var av storleksordningen 80 miljoner. Av intresse är även att fartygets ansvarsbegränsning var ca 8 miljoner kronor.²⁰³⁾

Eftersom skadeobjekten i dessa fall inte utgörs av fartyg, ombordvarande personer eller gods regleras inte ansvaret för dessa skador genom de sjörättsliga reglerna i sjölagens 8 kap. Visserligen får reglerna om redarens principalansvar enligt 233 § betydelse även vid dessa skador. Ansvaret får emellertid följa de allmänna skadeståndsrättsliga principerna i skadeståndslagen.²⁰⁴⁾ Sjölagens och skadeståndslagens ansvarsregler bygger bägge på ett culpaansvar. En skillnad i regleringen visar sig för de fall då vållande föreligger hos bägge parter. Enligt sjölagen skall en jämkning då företas med ledning av förhållandet mellan av vardera parten begånget fel. Skadeståndslagens jämkningsregler ger utrymme för en friare bedöm-

²⁰²⁾ Ett antal rättsfall som berör denna kategori av tredje män finns omnämnda hos Wetterstein s. 271 noterna 124-127 samt hos Grönfors, Trafikskadeansvar s. 183 f.

²⁰³⁾ Uppgifterna om skadornas storlek härstammar från rederiets juridiska ombud.

²⁰⁴⁾ Se t.ex. Grönfors, Sjörettens kollisionsansvar s. 350.

ning då jämkning förutom graden av vållande även kan ta hänsyn till övriga omständigheter.²⁰⁵⁾

En intressant utveckling avseende detta skadeståndsansvar utanför sjö- rättens regler kan noteras i norsk rättspraxis. Redan genom fallet ND 1921 s. 401 NH blev en redare ansvarig oberoende av culpa på grund av att ett tekniskt fel medförde att hans fartyg kolliderade med en järnvägsbro. Vissa nyare rättsfall tyder även på att ett mera generellt strikt företags- ansvar inom sjörätten accepterats av de norska domstolarna.²⁰⁶⁾ Några tecken på en sådan trend föreligger inte i de övriga nordiska länderna.²⁰⁷⁾

När det gäller möjligheten för intressenter inom denna kategori av ska- delidande att försäkringsvägen skydda sig mot eventuellt uppkommande sak- eller personskada är bilden synnerligen oklar. Till största delen är dessa intressen oförsäkrade.²⁰⁸⁾ Detta gäller framförallt egendom som tillhör staten men även t.ex. hamnanläggningar som ägs av kommuner eller fri- stående bolag är oförsäkrade för denna typ av skador. För här aktuell egendom tecknas vanligen endast försäkring till skydd mot brand och därmed jämförliga risker.²⁰⁹⁾

Det är också på detta område som Wetterstein anser att reglerna om redarens ansvarsbegränsning får de mest negativa följderna.²¹⁰⁾ Vi behöver bara erinra oss skaderegleringen i fallet med Tjörnbron där staten fick gå in och ta hand om skadorna på bron och även kände sig förpliktad att ersätta den drabbade industrin i området.

Den sittande sjölagsutredningen tog i sitt delbetänkande SOU 1981:8 upp frågan om redaren skall ha möjlighet att begränsa sitt ansvar för skador på hamnanläggningar eller om det är befogat med en särreglering för dessa fall. Utredningen stannade inför ståndpunkten att det skulle framstå som stötande om offentliga intressen skulle ges en förmånligare ställning i ersättningshänseende än enskilda skadelidande.²¹¹⁾ En bedöm- ning som för övrigt delades av departementschefen och också kom att ligga till grund för 1983 års sjölagsändringar.²¹⁴⁾

²⁰⁵⁾ Se Grönfors, Trafikskadeansvar s. 184 f. samt för tiden efter 1975 lydelsen av skade- ståndslagen 6 kap 1 § tredje stycket.

²⁰⁶⁾ Selvig, Mot objektivt ansvar, s. 251.

²⁰⁷⁾ Grönfors, Sjörettens kollisionsansvar s. 358. Hellner, Skadeståndsrätt s. 122 f.

²⁰⁸⁾ Wetterstein s. 270.

²⁰⁹⁾ Bedriftsansvaret.

²¹⁰⁾ S. 271.

²¹¹⁾ SOU 1981:8 Översyn av sjölagen I. s. 91 f.

²¹²⁾ Prop 1982/83:159 s. 61.

8 SAMMANFATTNING

Fartygskollisioner utgör en av de vanligaste och allvarligaste anledningarna till haverier till sjöss. Ett system av försäkringar fångar upp de skador som kan uppkomma för olika inblandade intressenter till följd av en fartygskollision. Fördelningen mellan dessa försäkringar grundar sig på olika sjörättsliga, civilrättsliga och offentligrättsliga ansvarsregler. I vissa fall är ansvaret begränsat genom internationella konventioner.

Den grundläggande ansvarsfördelningsregeln förekommer i sjölagen 220 § som anger att redaren har ett culpaansvar för skador orsakade genom en sammanstötning. Detta culpaansvar har han även om fartyget genom en felaktig manöver förorsakat en oegentlig fartygssammanstötning. Genom att Sverige tillträtt 1957 års begränsningskonvention är redarens ansvar begränsat till ett ansvarsbelopp vars storlek är relaterat till fartygets storlek. Motiven för att medge redaren denna begränsningsrätt utgörs idag framförallt av försäkringshänsyn. Redaren skall ha möjlighet att till rimliga premier kunna tillgodogöra sig försäkringsmarknadens tjänster utan att behöva bekosta riskskyddet för de direkta katastrof-riskerna.

För den omfattande externa finansieringen av nybyggnation av fartyg utnyttjas framförallt fartygsinteckningar som säkerhet. Ett avsiktligt stärkande av fartygsinteckningen som säkerhetsform har bl.a. resulterat i begränsningar i sjöpanträttens omfattning. Sålunda är inte längre sjöpanträtten förknippad med en surrogationsrätt i en utfallande försäkringsersättning föranledd av t.ex. kollisionsskador, något som däremot är fallet för fartygsinteckningen.

Det skydd kreditgivare med fartygsinteckning som säkerhet erhåller från redarens försäkringar enligt sjölagen och försäkringsavtalslagen är av begränsat värde. Försäkringsgivarna har utnyttjat reglernas dispositiva karaktär och angivit i försäkringsvillkoren att panthavare inte erhåller bättre rätt än försäkringstagaren. I den mån en redare gör sig skyldig till något brott mot försäkringsavtalets biförpliktelser vilket medför nedsatt eller utebliven ersättning, drabbar detta därför också panthavaren. För att skydda sig mot denna senare risk måste kreditgivaren teckna en separat kreditgivarintresseförsäkring.

Vid en jämförelse med brandförsäkringen visar det sig att inom denna är panthavaren genom tvingande lagstiftning skyddad mot att försäkringstagaren gör sig skyldig till överträdelse av biförpliktelserna. Motivet för att behandla kreditgivaren vid sjöförsäkring annorlunda anses vara

att hänsynen till redarens personliga och ekonomiska förhållanden, dvs. det subjektiva momentet är av speciell vikt vid sjöförsäkring. Det kan synas tveksamt om den tonvikt som här läggs vid det subjektiva momentet har någon bärkraft idag. Är inte den subjektiva risken, i den mån den är relevant, av den karaktären att den kan regleras via premiesättningen istället?

Den lastägare vars gods skadas i samband med en fartygskollision har ingen möjlighet att kräva någon ersättning från den transporterande redaren. Dessutom kan lastägaren bli skyldig att erlægga GH-bidrag och bidrag till bärgarlön. Däremot kan lastägaren kräva ersättning från det andra fartyget i den mån detta varit vållande till sammanstötningen.

Anledningen till att lastägaren inte kan kräva ersättning från den transporterande redaren även om denne varit vållande till kollisionen är redarens kontraktuella ansvarsundantag enligt Haaglagen för nautiskt fel. Detta undantag anses motiverat av att redaren inte bör behandlas strängare än andra företagare och därför endast ansvarar för kommersiella fel men inte sådana av nautisk art. Enligt förslag vid Hamburgkonferensen 1978 skall ansvarsundantaget för nautiskt fel inte längre kunna åberopas.

I den mån den andra kollisionsparten varit helt eller delvis vållande till sammanstötningen kan lastägaren alltså kräva denne på ersättning för sina godsskador. Denne redares ansvar är emellertid endast proratariskt såtillvida att han endast är ersättningsskyldig i proportion till sitt vållande. Motivet för att inte tillämpa ett solidariskt ansvar är att utesluta regressanspråk som ansågs försaka onödig omgång. Något förvånande har den svenska skadeståndskommittén i ett år 1975 avgivet betänkande föreslagit begränsning av försäkringsgivarnas regressrätt dock med undantag för sjörättens område, det område där sådana begränsningar sedan länge accepterats.

För att skydda sig mot kollisionsrisken tecknar en varuägare regelmässigt en varuförsäkring. Kollisionsrisken utgör ett av de mest centrala momenten i varuförsäkringens fafält. Varuförsäkringen ger därför lastägaren ett fullgott skydd mot de lastskador som kan uppkomma till följd av en fartygssammanstötning. Däremot skyddar försäkringen i standardutförande inte mot följdskador som kan uppkomma för varuägaren.

Även besättningen får anses väl skyddad genom det ersättningssystem som finns uppbyggt kring sjömanslagen och kollektivavtalet mellan Sveriges Redarförening och Svenska Sjöfolksförbundet. Ersättningsnivån

ligger på en högre nivå än som är vanligt för arbetstagare inom industrin

För skador på passagerare och deras resgods vid en fartygskollision har redaren ett ansvar som till sin karaktär utgör ett presumtionsansvar. Ansvaret är begränsat till en nivå som kan medföra att den ersättning som utgår till följd av en personskada blir begränsad till en nivå som ligger långt under den som följer av en tillämpning av svensk skadeståndsrättslig lagstiftning. Detta förhållande kommer inte att förändras nämnvärt genom att 1983 års sjölagsändringar träder ikraft.

Däremot går det förmodligen att påstå att risken är betydligt mindre att passageraren kommer att drabbas ekonomiskt av de eventuella saksador som kan inträffa vid kollisionen. De flesta hushållen i Sverige har tecknat en hemförsäkring. Denna omfattar de skador som kan drabba passagerarens resgods förutom fordonsskador. För att fordonsskadorna skall täckas av en försäkring förutsätts att bilägaren tecknat en vagnskadeförsäkring.

Sammanfattningsvis kan därför konstateras att en passagerare som på grund av en fartygskollision drabbas av en sakskada, inte kommer att påverkas ekonomiskt i någon större utsträckning om han tecknat en hemförsäkring och en vagnskadeförsäkring, i den mån han medför ett fordon som har ett värde som tillsammans med den personliga lösegendom som medföres i bilen uppgår till mer än 18.000 kronor.

Skador till följd av en fartygssammanstötning kan även drabba intressen utanför ett påseglat fartyg. Fartyget kan sammanstötta med olika typer av landbaserad egendom. Ansvaret för dessa skador regleras av skadeståndslagen och inte av sjölagen, som endast omfattar sammanstötningar mellan två fartyg. Skadeståndslagen bygger på ett culpaansvar. I norsk rättspraxis har kunnat konstateras en glidning mot ett mer strikt företagsansvar vid denna typen av skador. I övriga nordiska länder har domstolarna inte intagit motsvarande ståndpunkt. De skador som uppkommer vid sammanstötningar med t.ex. broar och hamnanläggningar blir ofta av stor omfattning. Redarens ansvarsbegränsning kommer därför att kunna tillämpas. Genom att den aktuella typen av egendom regelbundet inte är försäkrad mot risken för skador till följd av påsegling kommer skadan att ekonomiskt stanna kvar på den skadelidande.

KÄLLOR och LITTERATUR

1. Offentligt tryck

- SOU 1925:21 Förslag till lag om försäkringsavtal m.m.
- SOU 1970:74 Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi. Förslag av sjölagskommittén. Stockholm 1970.
- SOU 1971:6 Ny sjömanslag. Betänkande avgivet av 1964 års sjölagskommitté. Stockholm 1971.
- SOU 1971:90 Befordran av passagerare och resgods till sjöss. Förslag av sjölagskommittén. Stockholm 1971.
- SOU 1972:10 Godsbefordran till sjöss. Lagändringar föranledda av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention. Förslag av sjölagskommittén. Stockholm 1972.
- SOU 1975:101 Fartygsfinansiering. Betänkande av varvskreditutredningen. Stockholm 1975.
- SOU 1975:103 Skadestånd VI. Försäkringsgivarens regressrätt m.m. Betänkande av skadeståndskommittén.
- SOU 1977:84 Konsumentförsäkringslag. Delbetänkande av försäkringsrättskommittén.
- SOU 1981:8 Översyn av sjölagen 1. Begränsning av redarens ansvar. Befordran av passagerare. Betänkande av sjölagsutredningen.
- Kungl. Maj:ts proposition 1966:145.
Förslag till lag om ändring i sjölagen m.m. Stockholm 1966.
- Kungl. Maj:ts proposition 1973:40.
Sjömanslag m.m.
- Kungl. Maj:ts proposition 1973:42.
Sjöpanträtt och skeppshypotek m.m.
- Kungl. Maj:ts proposition 1973:137.
Gods- och passagerarebefordran till sjöss.
- Regeringens proposition 1977/78:70
Om värdet av vissa beräkningsenheter i guld.
- Regeringens proposition 1983/83:159.
Ändring i sjölagen m.m. Begränsning av redares ansvar. Befordran av passagerare.
Cit. prop 1982/83:159.
- Sjöfart 1979. Sveriges officiella statistik. Stockholm 1981.
- Tilläggsdirektiv till sjölagsutredningen.
(Ju 1977:16) Dir. 1980:81.

2. Periodica och litteratur

- Arkiv for sjørett. Oslo. Cit. AFS.
- Ekonomiskt Forum. Göteborg.
- Nordisk försäkringstidskrift. Stockholm. Cit. NFT.
- Nordiske domme i sjøfartsanliggender.
- Nytt juridiskt arkiv. Avd. I. Stockholm. Cit. NJA — Avd II. Stockholm. Cit. NJA II.
- Svensk Juristtidning. Stockholm. Cit. SvJT.

Svensk Sjöfartstidning. Göteborg. Cit. SvSjT.

Tidskrift for rettsvitenskap. Kra, Oslo, København & Stockholm. Stockholm. Cit. TFR.

- Agell, Anders Samtycke och risktagande. Studier i skadeståndsrätt. Stockholm 1962.
- Bengtsson, Per Varuägarens olika försäkringar och vad de kostar. Ur kurs i transportförsäkringsrätt. Stockholm 1977.
- Brækhus, Sjur Bergning. Oslo 1967.
- Försikring av panthaverintresser i skib. Artikel publicerad i Fra kredittretten og andre rettsområder. Oslo 1978.
- Brækhus, Sjur & Rein, Alex Håndbok i P & I-forsikring. 2. utgave. Arendal 1979.
- Brown, Robert, H Marine insurance — Vol. 3 — Hull practice. London 1975.
- Bruun, Olof Med bil och båt. En sjörättslig fråga. Separat ur Ekonomiskt Forum 1954. Göteborg 1954.
- Bull, Hans Jacob Sjøforsikringsrett. Oslo 1980.
- Daal, Sven-Erik & Ahrne, Gustav Transportförsäkring och haverikunskap. Hermods. Stockholm 1979.
- Delfs, Lennart Fartygsförsäkring — en orientering för bankerna utgiven genom bankjuristernas förening. Göteborg 1970.
- Dillén, Björn Arbetsskadeansvar. Om friskrivning från skadeståndsansvar för arbetsskada. Stockholm 1982.
- Engströmer, Thore Om försäkringsgivarens förpliktelse på grund af försäkringsaftalet. Uppsala 1908.
- Euben, Bo von, Kompensation för personskade I. Reformerings av ulykke-kompensationen. København 1983.
- Fogelklou, Lars Om fartygsinteckning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. Sjö-rättsföreningen i Göteborg skrifter nr 4. Göteborg 1950.
- Forsberg, Lennart Kaskoförsäkring och olika intressförsäkringar. Ur kurs i transportförsäkringsrätt. Stockholm 1977.
- Försäkringshandbok Utgiven av Assuransföreningen.
- Grauers, Folke Fel i sålt skepp. Sjö-rättsföreningen i Göteborg skrifter nr 59. Klippan 1980.
- Grönfors, Kurt Allmän transporträtt. 4:e upplagan. Stockholm 1975.
- Die harmonisierung des transportrechts und die Hamburgs-

- regeln. Rabels zeitschrift für ausländisches und internationales
privatrecht. Jahrgang 1978 Heft 4 s. 696.
- _____ Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Stockholm 1982.
- _____ Sjörättens kollisionsansvar. Afs Bd 12 s. 327.
- _____ Skadelidandes medverkan. Stockholm 1954.
- _____ Successiva transporter. En studie i transportörsansvar. Stock-
holm 1968.
- Grönvall, Lars &
Hessmark, Lars-Göran Arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd. Andra
reviderade upplagan. Borås 1981.
- Hagbergh, Erik Sjölagen med 1973 års regler om gods- och passagerarbeford-
ran, sjöpanträtt och skeppshypotek m.m. Stockholm 1974.
- Hambro, C. F. Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. 2:a upplagan.
Stockholm 1881.
- Hellner, Jan Försäkringsrätt. 2:a upplagan. Stockholm 1965.
- _____ Skadeståndsrätt. 3:e upplagan. Uppsala 1976.
- Hult, Phillips Bidrag till läran om försäkring av tredje mans intresse. Stock-
holm 1927.
- _____ Föreläsningar över Försäkringsavtalslagen. Stockholm 1936.
- Huvudlinjer i svensk frakt-
rätt. Grönfors, Pineus, Schmidt & Wilkens. 2:a upplagan. Stock-
holm 1965.
- Kihlbom, Niklas Cargo insurance and liability insurance-competitors or com-
plements? Ur Cargo insurance and modern transport. Sjörätts-
föreningen i Göteborg skrifter nr 41. Göteborg 1970.
- Knoph, Ragnar Norsk sjørett. Oslo 1931.
- Kofoed, Erik &
Aagard-Hansen, Erik Sø- og anden transportforsikring. Odense 1967.
- Lindfelt, Lars Rederiets olika försäkringar och vad de kostar. Ur kurs i trans-
portförsäkringsrätt s. 9. Stockholm 1977.
- Lindquist, Björn Försäkringsersättning vid skada på sjötransporterade varor.
Lund 1974.
- Moscow, A Collision course. The Andrea Doria and The Stockholm.
New York 1959.
- Møller, Axel Erstatningsansvaret ved skibssammenstød. Første del. Erstat-
ningsreglerne. København 1914.

- Nordborg, Fritjof Anmälan av Moscow Collision course. Afs Bd 4 s. 620.
- Pineus, Kaj Om "Enima". En orientering om gemensamt haveri. Sjörrättsföreningen i Göteborg skrifter nr 36. Göteborg 1968.
- _____ Ship's value. Sjörrättsföreningen i Göteborg skrifter nr 52. Kungsbacka 1975.
- Ramberg, Jan Högt spel med nautiskt fel. SvSjT nr 3 1976 s. 16.
- Rhenman, Erik Företagsekonomi och företagsorganisation. Stockholm 1967.
- Riska, Olof Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. Borgå 1964.
- Rune, Christer Rätt till skepp. Sjörrättsföreningen i Göteborg skrifter nr 55. Klippan 1976.
- Samuelsson, Kurt Företaget och dess relationer. Ekonomi och politik. Lund 1975.
- Schalling, Kurt Transportförsäkring. 6:e upplagan. Kristianstad 1982.
- _____ Transportförsäkring i framtidsperspektivet. Ur kurs i transportförsäkringsrätt. Stockholm 1977.
- Schmidt, Folke Föreläsningar i sjörrätt. Lund 1944.
- Selmer, Knut, S The survival of general average. A necessity or an anachronism. AfS Bd 4 s 1. Oslo 1957-1961.
- Selvig, Erling Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold. TfR 1977 s. 413.
- _____ Haag-regler, Hamburg-regler og sjøforsikringspraksis. NFT 1979 s. 121.
- _____ Mot objektivt rederansvar. Det objektive kreditansvars anvendelse i sjøfartsforhold. TfR 1970 s. 225.
- _____ The Hamburg Rules. Konvensjonen om sjøtransport av gods. 1978. Marius nr 31. Oslo 1978.
- Söderberg, Tom Försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden. Stockholm 1935.
- Templeman on
Marine Insurance It's principles & practice. Fifth edition (R. J. Lambeth). London 1981.
- Tiberg, Hugo Kreditsäkerhet i fartyg. Stockholm 1968.
- _____ Sjömansrätten — en tradition med anpassningssvårigheter. JFT 1967 s. 184.
- Transportförsäkring
av varor. Utgiven av försäkringsaktiebolag Öresund. Helsingfors 1957.

Tullberg, Mats	Fartygskollisioner och riskfördelning i historisk belysning. NFT 1983 s. 254.
—————	Framtiden, fritiden och olägenheter i övrigt. FörsT. 1983 nr 5 s. 7.
—————	Fördelning av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P & I-försäkring. Marius nr 92. Oslo 1984.
—————	Öppna och taxerade poliser inom sjöförsäkringen. NFT 1977 s. 55.
Tybjerg, Niels	Dansk søforsikringskonvention af 2 april 1934. 2:a upplagan. København 1963.
—————	Om søassuradørens ansvar. København 1952.
Wetterstein, Peter	Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. En skadeståndsrättslig studie. Åbo 1980.
Wikander, Hugo	Redarens ansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning. Stockholm 1929.
Wilhelmsson, Wilhelmsen	Rederansvar for yrkesskader. Marius nr 57. Oslo 1980.
Wilkens, Gösta	Anmälan av Selmer, K. The survival of General Average. SvJT 1958 s. 529.
Vår trygghet	Folksamns sociala råd. 19:e upplagan. Stockholm 1983.

3. Försäkringsvillkor

Allmän svensk sjöförsäkringsplan av den 13 juni 1957. Stockholm 1957. Cit. SPL:

- Kommentar till Allmän svensk sjöförsäkringsplan. (Kommentaren är opublicerad men finns tillgänglig i manuskript hos Sjöassuradörernas förening i Stockholm).

Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1976. Ct. AV:

- Kommentaren till Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor. Göteborg 1976.

Allmänna villkor för transportförsäkring av varor. Fastställda av Sjöassuradörernas Förening 1984.01.01.

Assuranceforeningen Gard. Lover. Arendal 1984.

Assuranceforeningen Skuld. Lover. Oslo 1980.

Dansk søforsikringskonvention af 2. april 1934. Cit. DSK:

- Kommentar till Dansk søforsikringskonvention utgiven av Niels Tybjerg. København 1963.

Kreditgivareintresse. Försäkringsbevis. Försäkringsvillkor. Sveriges Ångfartygs Assuransförening.

Kreditgivarintressepolis. Försäkringsvillkor. Trygg-Hansa.

Försäkringsvillkor för AMF-försäkringarna. AMF 1981.

Försäkringsvillkor för Europeiskas Bilfärje-/Biltägsförsäkring gällande för medlem i Motor-männens Riksförbund (M) tillsammans med tecknad Combi-reseförsäkring.

Motorfordonsförsäkring. Försäkringsvillkor. 1979-01-01. Skandia.

Norsk sjøforsikringsplan av 1964. Rederplanen. Cit. NRPL:

— Motiver til Norsk sjøforsikringsplan utgiven av Det norske veritas. Oslo 1964.

P & I-försäkring. Villkor med kommentar gällande från den 1 januari 1978. Sveriges Ångfartygs Assuransförening. Göteborg 1978.

Reseförsäkringsvillkor 1981. Europeiska.

Sjöfolk. Avtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet, gällande fr.o.m. den 1 april 1981.

The united kingdom mutual steam ship assurance association (Bermuda) limited. Rules 1983.

Villkor. Stor hemförsäkring. Januari 1981. Skandia.

4. Rättsfall och nämndavgöranden

NJA 1915:21.

ND 1921 s. 401 NH.

Trafikskadenämndens avgörande 1982:2 refererat i RFS B:5 1982:2.

Trafikskadenämndens avgörande 1983:5 refererat i RFS B:5 1983:5.

Summary

Introduction

The shipowner's most important marine insurances, hull and P & I insurance, are supposed to give him a protection against damages that his ships may sustain as well as against claims resulting from the management of the ship. In other insurance branches this kind of cover is usually provided for in the form of a package insurance. In marine insurance this cover is divided between two different insurances and two different insurers. A system with a long historical background.

Hull insurance is an insurance of an object mainly covering damages to the insured vessel. Hull insurance also includes the owner's collision liability. The P & I insurance is a pure liability insurance.

The fact that the shipowner has two insurances, both covering his collision liability, was a major reason for my interest in finding out the history behind today's system as well as studying how it functions in more detail. The questions I tried to find an answer to were the following:

- Why is the insurance cover for the shipowner's collision liability divided into two insurances usually managed by two different insurers?
- Where is the borderline drawn between the two insurances?
- Is the present system satisfactory from the view of those who might suffer injuries or damages from a collision?

I also hoped that the system for spreading the risks might change should my thesis show that the system of today was not functioning well.

In order to receive an answer to my questions I have carried out three separate investigations which have been published separately and also a summary with conclusions that is included in this book.

Published reports

Ships collisions and risk allocation in the light of history.
NFT (Scandinavian Insurance Quarterly) 1983 p. 254.

This report contains a retrospective study of changes in rules concerning ships collisions and shipowners' methods of protecting themselves against the risk of suffering an economic loss by a collision. The period covered is from about 300 B.C. to 1910 A.D.

The report shows that the present separation between hull and P & I for the shipowners' protection against collisions resulted from the creation of the P & I clubs in the middle of the 19th century. Before this the shipowners had sufficient protection through hull insurance.

The P & I insurance was formed to cover extended liability for personal injuries and damage to cargo imposed on the shipowner by legislation. The collision liability already included under the hull policy was not affected by the invention of the P & I insurance.

The English hull insurance only covered 3/4 of the collision liability through the Running down clause (RDC). The remaining 1/4 was now covered by the P & I clubs. In Sweden the conditions were different since the hull insurance already had a 4/4 cover of the collision liability.

The content of the Scandinavian P & I insurance was therefore somewhat different since there was no need to cover 1/4

collision liability. It only had a subsidiary function if the amount available under the hull policy was not sufficient for covering the collision claims. Its main function was, and is, therefore to cover claims resulting from personal injuries and cargo claims.

The division of shipowner's collision liability between hull and P & I-insurance. Marius nr 92. Oslo 1984.

The hull insurance cover determines where the borderline between hull and P & I insurance is drawn according to the Scandinavian insurance conditions. The reason is that the P & I insurance is constructed to supplement to the hull insurance i.e. the P & I insurance covers all liability that the hull insurance does not cover.

In this article I show that the shipowner's protection from collision liability claims under his hull policy contains several limitations. The hull insurance does not cover personal injury claims or claims resulting from the outflow of oil. Nor does it cover third party liability arising from the use of the anchor, gangway and other loading or discharging equipment. The hull insurance also has a special insurance sum for the collision liability. The amount of this insurance sum depends on which insurance conditions are used.

In spite of exceptions in the hull conditions, like the above mentioned, the hull insurance will have to cover the claims if they result from an act of rescue. This can i.e. be the case when the anchor is used to avoid a collision but at the same time damages an electrical cable on the bottom.

The Scandinavian hull insurance conditions usually demand that an actual collision with another ship or another object has occurred before the claim can be recovered under the collision liability clause. Under the Swedish insurance plan

damages resulting from a faulty maneuver are also covered under this clause. This can be compared with the English RDC clause under which only damages resulting from a collision between two ships is covered.

My investigation also shows that it is often difficult to find out where the collision liability cover under the hull insurance ends and where the P & I insurance take over. I also show some examples where the border between the two insurances is defined in such a subtle way that it gives a ridiculous impression. This is emphasized by the fact that a conflict about which is the right interpretation always is a conflict between two insurers.

Under the new German hull insurance conditions (DTV - Kaskoklauseln 1978) another borderline is drawn between hull and P & I insurance. In this case, all third party liability resulting from the running and navigation of the ship is placed under the hull insurance. In this way, most of the borderline problem arising under the present Scandinavian conditions can be avoided. Unfortunately I have not been able to investigate how these new conditions function.

Risk allocation and protection by insurance in maritime collision cases. Gothenburg maritime law association, publication number 65, 1984.

The purpose of this study is to find out if any of those who might sustain damages by a collision are unprotected by the means of insurance or liability. This being the result of the very complicated system for allocating the risk.

Those who might suffer from a collision are the shipowners, the creditors, the cargo owners, the passengers, the crew and various persons and property outside the ship.

The study shows that the shipowner has sufficient protection if he has a valid hull insurance, P & I-insurance and a time insurance.

The creditor is also well protected as long as the shipowner has the above mentioned insurances. The creditor has a right of subrogation to the compensation from the insurance and can therefore make use of the owners insurance. The remaining risk for the creditor is if the owner has not paid his insurance premium or has breached any other part of the insurance contract. This risk he can avoid by signing a special creditor insurance.

The cargo owner who has signed a standard cargo insurance has a good protection against the risk of damages to his collision.

The passenger has a less favourable situation, at least when he is not travelling as part of his work. A passenger who sustains serious injuries will get a reduced compensation if compared with what would have been the case if the accident had happened on another means of transport (except for airplane). This is also the case if the passenger gets some valuable luggage damaged and has not signed a special travel insurance.

The crew has by the Seamens Act and by their labour conditions, been given a very good protection against injuries on board the ship. This protection is by tradition better than that provided for workers ashore.

Claims from injured persons or resulting from damaged property outside the ship can be reduced according to the International convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, 1957. This convention will only be used in connection with very serious accidents. If the damaged property belongs to the state or towns, like

bridges and harbours often do, it is usually not insured. In these cases those suffering will have to bear the losses themselves.

Results and conclusions

From the historical part of this thesis we find that the position of the various risks on hull or P & I-insurance was decided in the middle of the 19:th century. Why has this system for spreading the risks survived until today?

One reason might be that hull and P & I insurance are organized differently. Hull insurance is signed by a huge number of insurers. Most of these are public companies or syndicates owned by shareholders or investors. P & I insurance is usually signed by a handful of clubs on a mutual basis.

The development of hull and P & I insurance during the last hundred years has taken place through a lot of small changes. The changes have mainly been within each insurance. The placing of new demands for insurance cover on either of the two insurances has not been made systematically.

A result of this is that some of the risks covered in one country are placed on hull insurance and in another country on P & I. The placing of the risks is probably the result of historical coincidences or of other aspects like how powerful the hull insurers or the P & I clubs were at the time when the risk was placed.

The allocation of the collision liability was discussed profoundly when creating the Norwegian plan in 1964. The most important reason for keeping the traditional system was that this system was used in most other countries. An isolated Norwegian reform could not be made for this reason. The

Norwegian committee also found a practical advantage in the present system. In collision cases it is usual that both ships sustain damage. If it is a "both to blame" collision there will be claims and counterclaims. The hull insurer will be engaged in both of these claims. Double work is avoided by placing the collision liability on the hull insurance.

If you look at the first motive, this investigation has shown that there is great unity regarding the main features in allocating the risks on hull- and P & I-insurance. At the same time there is a great variety if you look in detail. This investigation also shows that Germany has taken a bigger step away from the English insurance conditions than the Norwegians did. On the other hand England has approached Norway by offering a possibility to cover 4/4 collision liability under the hull insurance.

The second motive the Norwegian committee found was practical advantages. As the hull insurance is always involved in the case of collision, the collision liability should be placed on hull. With this argument the whole collision liability should be placed on hull like it is done in Germany and not divided like it is done in Norway and Sweden.

It is interesting to compare claims adjusting procedures in England and Scandinavian countries. At first sight the English division of the collision liability, with 3/4 on hull and 1/4 on P & I, seems to result in doublework. This is not the case. The P & I club adjusts the claims on its own. The reason for this is that the P & I club, with a 25 % risk usually stands a bigger risk than any single hull insurer. On bigger ships the hull insurer rarely signs more than 10 % of the risk. A situation just opposite from Scandinavia where the hull insurers settle the claims.

This means that the practical advantages stated by the Norwegian committee to motivate its position are not valid as it can work just as well the other way around.

When I started on this thesis I hoped to be able to present a model for what, according to my opinion, would be the best treatment for the collision liability. Early during my work I thought this model would consist of either a package insurance including hull and P & I or a pure object insurance for the ship and a pure liability insurance for the liability including the collision liability.

During the middle of 1970 insurers in USA started to offer a combined hull and P & I insurance. At the same time UNCTAD started to focus on marine insurance. The first UNCTAD-reports were critical and almost revolutionary.

UNCTAD's critical attitude has been toned down. When the London market almost secretly modified their cargo and hull conditions the air left UNCTAD. The new English conditions are partly an adaption to the UNCTAD suggestions but without any more fundamental changes. This example shows the greatness of the London market. An ability to make successive adjustments to the demands of time without being affected by occasional trends.

Today it is my impression that it will take yet some years before there are any profound changes such as the transference of collision liability to the P & I clubs or the merging of hull insurers and P & I clubs. Perhaps the post-industrial society, with its changing needs for insurance cover and capital will put forward such strong demands for a change that these changes are impossible to prevent. The future will show.

I Rättsvetenskapliga institutionens skriftserie har tidigare utgivits:

Nr 1	(1983)	Ramne, Katarina	Om handelsagentens uppsägningsskydd i engelsk rätt
Nr 2	(1983)	Glavå, Mats	Avtalslagens tillämplighet på anställningsavtal
Nr 3	(1984)	Hislop, Stefan	Artikel två i CMR
Nr 4	(1984)	Magnusson, Anders	Fråga om lösningsrätts bestånd sedan övergång av aktie gått åter
Nr 5	(1984)	Algotsson, Tomas	Insiderspekulation i aktier
Nr 6	(1985)	Hallberg, Robert	Fartygsklassningens betydelse för sjövärdighetsbegreppet
Nr 7	(1985)	Ericsson, Peter	22 § LAS-teori och praktik

ISBN 91-7816-007-03

ISSN 0281-6660

